

**PERANAN TRANSPORTASI PEDESAAN TERHADAP PENINGKATAN
HASIL PRODUKSI PERTANIAN
DI KECAMATAN KINDANG KABUPATEN BULUKUMBA**



Skripsi

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Meraih Gelar
Sarjana Teknik Dalam Ilmu Perencanaan Wilayah dan Kota
Pada Fakultas Sains dan Teknologi
UIN Alauddin Makassar

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
Oleh
MARPIANI
NIM. 60800107064
ALAUDDIN
MAKASSAR

**FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI ALAUDDIN
MAKASSAR**

2011

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan penuh kesadaran, penyusun yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan bahwa skripsi ini benar adalah hasil karya penyusun sendiri. Jika dikemudian hari terbukti bahwa ia merupakan duplikat, tiruan, plagiat, atau dibuat oleh orang lain, sebagian atau seluruhnya, maka skripsi dan gelar yang diperoleh karenanya batal demi hukum.

Makassar, Agustus 2011
Penyusun,

MARPIANI
NIM. 60800107064

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN
M A K A S S A R

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Pembimbing penulis skripsi Saudara **Marpiani, Nim: 60800107064**, mahasiswa Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota pada Fakultas Sains dan Teknologi UIN Alauddin Makassar, setelah dengan saksama meneliti dan mengoreksi skripsi yang bersangkutan dengan judul, “Peranan Transportasi Pedesaan Terhadap Peningkatan Hasil Produksi Pertanian di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba,” memandang bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah dan dapat disetujui untuk diajukan ke sidang *munaqasyah*.

Demikian persetujuan ini diberikan untuk diproses lebih lanjut.

Makassar, Agustus 2011

Pembimbing I

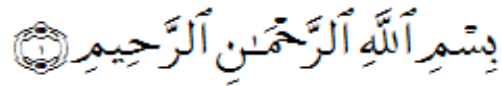
Pembimbing II

Nursyam Aksa., ST, M.Si

Juhanis., Sos., MM

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN
MAKASSAR

KATA PENGANTAR



Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas Rahmat dan Karunia-Nya jualah sehingga penulis ini dapat kami rampungkan skripsi yang berjudul “Peran Transportasi Pedesaan Terhadap Peningkatan Hasil Produksi Pertanian di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba”.

Skripsi ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh gelar sarjana Strata Satu (S1) pada Fakultas Sains dan Teknologi, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Bapak Nursyam Aksa., ST., M.Si selaku Pembimbing I dan Bapak Juhanis., Sos.,MM selaku Pembimbing II yang telah meluangkan waktu kepada penulis untuk memberikan pengarahan dan bimbingan selama penyusunan penulisan ini, mulai dari awal hingga akhir. Selain itu penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. **Ayahanda Baco. T dan Ibunda Mardiah** yang telah melahirkan, mendidik, mendoakan, memelihara, dan memberikan bimbingan, yang telah banyak memberikan bantuan moral maupun moral maupun moril yang tak terhingga selama penelitian tugas akhir ini.
2. Bapak Prof. **Dr. H. Abdul Qadir Gassing HT., MS.**, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.

3. Bapak **Dr. Muhammad Halifah Mustami., M.Pd** selaku Dekan Fakultas Sains dan Teknologi, dan para Pembantu Dekan, Staf Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
4. Bapak **Jamaluddin Jahid, ST., M.Si** dan Bapak **Nursyam Aksa, ST., M.Si** selaku ketua dan sekretaris jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota.
5. Staf administrasi Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
6. Seluruh Dinas-Dinas dan Badan Pemerintahan yang ada di Kabupaten Bulukumba.
7. Kakakku, **Mardati. Spdi** yang selalu memberikan saya dorongan dan semangat.
8. Sahabatku **Indah Mutmainnah, Zakia Zainuddin, Musdalifa Ramli, Ratih Purnama Sari, dan Harry Hardian Sakti** yang telah memberikan semangat dan dorongan, bagiku kalian semua mempunyai jasa baik saat ini maupun di saat yang telah berlalu Insya Allah persahabatan kita belum sampai disini.
9. Sahabatku **Wahyu Hidayat, Edwin Dwi Putra, Fadil Surur, dan Yasser Arafat** yang telah banyak membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
10. Semua teman-teman dan sahabat yang telah memberikan dorongan dan semangat terutama **Angkatan PWK 07** serta adik-adik mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota Angkatan 2008,2009,2010.

11. Seseorang yang telah banyak membantu dan bersedia selalu mendampingi penulis untuk memberikan dorongan dan memberikan semangat.
12. Semua pihak yang telah membantu yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang telah banyak membantu dalam penyelesaian tugas akhir ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa hasil akhir penulisan ini yang sederhana, masih jauh dari kesempurnaan, maka penulis mengharapkan kritik dan sarannya yang membangun sebagai masukan dalam penyempurnaan penulisan tugas akhir ini, sehingga akan dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua.

Wassalamu Alaikum, Wr. Wb

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	
ABSTRAK	
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR PETA	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Definisi Operasional	6
D. Tujuan dan Manfaat	8
E. Ruang Lingkup Penelitian	9
F. Sistematika Penulisan	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	13
A. Pengertian Transportasi dan Aksesibilitas Pedesaan.....	13
B. Peran dan Manfaat Transportasi	18
C. Transportasi dalam Masyarakat.....	28
D. Islam dan Transportasi Pedesaan.....	31
E. Peran Transportasi Terhadap Aksesibilitas Wilayah.....	33
F. Manfaat SDA yang Islami	36
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	39
A. Lokasi Penelitian.....	39
B. Populasi dan Sampel	39
C. Jenis dan Sumber Data	41
D. Teknik Pengumpulan Data	42
E. Teknik Analisis Data	43
F. Kerangka Pikir	48
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	49
A. Gambaran Umum Wilayah Makro	49
1. Letak Geografis dan Batas Wilayah	49
2. Tofografi, Kelerengan dan Jenis Tanah.....	51
3. Kependudukan	54

4. Penggunaan Lahan.....	57
5. Keadaan PDRB.....	62
B. Gambaran Umum Kawasan Penelitian.....	64
1. Kondisi Geografis.....	64
2. Tofografi, Kelerengan dan Jenis Tanah.....	67
3. Klimatologi.....	67
4. Kependudukan.....	71
5. Sarana dan Prasarana.....	74
6. Pertanian di Kecamatan Kindang.....	89
C. Karakteristik Responden.....	95
1. Usia.....	95
2. Tingkat Usia.....	96
3. Jenis Pekerjaan.....	97
D. Hasil Responden.....	98
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	113
A. Analisis Wilayah.....	113
1. Analisis Geografis.....	113
2. Analsis Tofografi.....	114
3. Analsis Klimatologi dan Jenis Tanah.....	116
4. Analisis Jarak Anrat Wilayah.....	117
B. Analisis Peran Transportasi Pedesaan Terhadap Peningkatan Hasil Produksi Pertanian.....	118
1. Surflus dan Defisit.....	119
2. Kebutuhan Alat/Barang Pertanian.....	124
3. Pengangkutan.....	125
4. Biaya/Tarif Angkutan.....	126
5. Jenis Usaha Pertanian.....	127
6. Kondisi Jalan.....	128
7. Nilai Produksi.....	129
8. Nilai Lahan/tanah.....	130
9. Tenaga Kerja.....	131
10. Manajemen.....	132
C. Analisis Prasarana Jalan Terhadap Peningkatan Produksi Pertanian.....	133
D. Analisis Sektor Pertanian.....	134
E. Kajian Islam Tentang Transportasi Pedesaan Terhadap Peningkatan Hasil Produksi Pertanian.....	135

1. Meningkatkan Kesejahteraan Umat.....	138
2. Pentingnya Kegiatan Pertanian.....	141
BAB VI PENUTUP	145
A. Kesimpulan.....	145
B. Saran	146
DAFTAR PUSTAKA	147
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Variabel Penelitian	44
Tabel 4.1	Persentase Ketinggian Dari permukaan laut di Kabupaten Bulukumba	51
Tabel 4.2	Persentase Kemiringan Lereng Kabupaten Bulukumba	53
Tabel 4.3	Banyaknya Penduduk Kabupaten Bulukumba dan Laju Pertumbuhannya Tahun 2005-2009	54
Tabel 4.4	Banyaknya Penduduk Berumur 15 Tahun Ke Atas yang Bekerja Menurut Lapangan Usaha Tahun 2009	56
Tabel 4.5	Banyaknya Penduduk Kabupaten Bulukumba Menurut Jenis Kelamin dan Rasio Jenis Kelamin Tahun 2005-2009	57
Tabel 4.6	Luas Wilayah, Jumlah Kecamatan di Kabupaten Bulukumba....	58
Tabel 4.7	Penggunaan Lahan Menurut Jenis Penggunaan di Kabupaten Bulukumba Tahun 2010	59
Tabel 4.8	Luas Panen dan Produksi Tanaman Pangan di Kabupaten Bulukumba Tahun 2008-2010	62
Tabel 4.9	PDRB Menurut Lapangan Usaha Pertanian di Kabupaten Bulukumba Tahun 2005-2009	63
Tabel 4.10	PDRB Menurut Lapangan Usaha Transportasi Kabupaten Bulukumba Tahun 2005-2009	64
Tabel 4.11	Luas Wilayah dan Klasifikasi Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Kindang Berdasarkan Tahun 2010	67

Tabel 4.12	Jumlah Curah Hujan Lima Tahun Terakhir Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba	68
Tabel 4.13	Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba Tahun 2010	71
Tabel 4.14	Jumlah Pemduduk Menurut Kelompok Umur di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba Tahun 2010	73
Tabel 4.15	Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencaharian di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba Tahun 2009	74
Tabel 4.16	Banyaknya Sarana Angkutan Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba Tahun 2006-2010.....	76
Tabel 4.17	Jalan Menurut Jenis Jalan Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba Tahun 2010	80
Tabel 4.18	Jarak Tempuh dari Desa ke Ibukota Kecamatan	82
Tabel 4.19	Banyaknya Alat Pertanian di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba Tahun 2009	86
Tabel 4.20	Penggunaan lahan di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba Tahun 2010	89
Tabel 4.21	Jenis Tanaman Pangan di Kecamatan Kindang Bulukumba Tahun 2010	91
Tabel 4.22	Jenis Tanam Perkebunan Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba Tahun 2010	92
Tabel 4.23	Jenis Tanaman Sayuran di Kecamatan Kindang	

	Kabupaten Bulukumba Tahun 2010	93
Tabel 4. 24	Produktifitas Konoditas Tanaman Pangan Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba Tahun 2006-2010.....	94
Tabel 4.25	Jumlah Responden Menurut Usia di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba Tahun 2011	95
Tabel 4.26	Jumlah Responden Menurut Tingkat Pendidikan Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba	96
Tabel 4.27	Jumlah Responden Menurut Jenis Pekerjaan di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba Tahun 2011	98
Tabel 4.28	Penilaian Responden tersedianya Barang/alat Kebutuhan Pertanian Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011)	101
Tabel 4.29	Penilaian Responden Tentang Tarif Pengangkutan Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011).....	102
Tabel 4.30	Penilaian Responden tentang Nilai Tanah/Lahan Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011).....	103
Tabel 4.31	Penilaian Responden tentang Jenis Usaha Pertanian Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011).....	104
Tabel 4.32	Penilaian Responden tentang Nilai/harga Produksi Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011).....	105
Tabel 4.33	Penilaian Responden tentang Alat Pengangkutan Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011).....	106

Tabel 4.34	Penilaian Responden tentang Kondisi Jalan Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011).....	107
Tabel 4.35	Penilaian Responden tentang Tenaga Kerja Pertanian Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011).....	108
Tabel 4.36	Penilaian Responden tentang Manajemen Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011).....	109
Tabel 5.1	Hasil Analisis peran Transportasi Terhadap Peningkatan Hasil Produksi Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba	112
Tabel 5.2	Hasil Produksi tanaman Pangan di Kecamatan Kindang Tahun 2010.....	122

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Kondisi Jalan di Kecamatan Kindang	81
Gambar 2	Pengangkutan Hasil Pertanian di Kecamatan Kindang	85
Gambar 3	Barang dan Alat Pertanian di Kecamatan Kindang.....	87
Gambar 4	Tanaman Pangan di Kecamatan Kindang	90



DAFTAR PETA

Peta 1	Administrasi Kabupaten Bulukumba	50
Peta 2	Tofografi Kabupaten Bulukumba	52
Peta 4	Administrasi Kecamatan Kindang	66
Peta 5	Tofografi Kecamatan Kindang	69
Peta 6	Curah Hujan Kecamatan Kindang	70
Peta 7	Kondisi Jalan Kecamatan Kindang	79
Peta 8	Arus Angkutan Umum Kecamatan Kindang	84
Peta 9	Penggunaan Lahan Kecamatan Kindang	88

ABSTRAK

Nama Penyusun : Marpiani

Nim : 60800107064

Judul Skripsi : Peranan Transportasi Pedesaan Terhadap Peningkatan Hasil Produksi di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba

Sistem transportasi dari suatu wilayah adalah sistem pergerakan manusia dan barang antara zona asal dan zona tujuan dalam wilayah yang bersangkutan, tidak terkecuali di wilayah pedesaan. “Peranan Transportasi Pedesaan Terhadap Peningkatan Hasil Produksi Pertanian di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba” adalah judul penelitian yang coba kami angkat dalam hal ini didasari pada keadaan pertanian yang ada di pedesaan dengan potensi yang dimiliki sangat beragam dan keadaan sarana dan prasarana yang cukup memadai dapat menunjang penghasilan masyarakat petani apabila dikelola dengan baik. Peran sektor transportasi sangat menentukan dalam keberhasilan pembangunan pertanian yang telah dicapai disegala bidang baik dari segi peningkatan hasil produksi pertanian karena peranannya maupun dari segi kebutuhan alat-alat pertaniannya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh peranan transportasi pedesaan terhadap peningkatan hasil produksi pertanian di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba, adapun analisis yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini adalah analisis skala likert dengan memperhatikan 10 variabel diantaranya tersedianya barang/alat Pertanian, Alat Angkut, meningkatnya nilai tanah/Lahan, Nilai Produksi, tarif/Biaya Transportasi, Jenis Usaha Pertanian, Kondisi Jalan, Surplus dan Defisit, Tenaga Kerja, dan Manajemen. Adapun hasil dari penelitian ini adalah dari sepuluh variabel diatas nilai lahan dan alat angkut yang berpengaruh terhadap peningkatan hasil produksi pertanian yang ada di Kecamatan Kindang dengan tingkat surplus dan defisit yang mampu menyuplai daerah sekitarnya berupa tanaman pangan seperti beras, jagung, kacang tanah, ubi jalar dan ubi kayu.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan Nasional dilaksanakan secara integral dan menyeluruh untuk itu usaha-usaha pembangunan dalam tiap-tiap wilayah harus benar-benar dilaksanakan sesuai dengan potensi dan kondisi wilayah. Keberhasilan pembangunan yang telah dicapai kesegala bidang. Peran sektor transportasi bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia tetapi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara baik melalui pembangunan jangka panjang. Peran transportasi dapat memberikan pelayanan yang baik untuk kegiatan manusia, dan cukup tersedia secara baik serta terjangkau oleh daya beli masyarakat yang ada di Pedesaan.

Dalam pengembangan wilayah ada tiga komponen utama yang saling terkait dalam menunjang pembangunan sektor wilayah yaitu: sumber daya penduduk, kegiatan ekonomi, sistem transportasi.¹(Adisasmita ; 81) saling ketergantungan antara kegiatan ekonomi dan penduduk ditinjau dari produksi dan konsumsi, (lapangan kerja, buruh, pendapatan) mempunyai peranan yang fundamental dalam menata struktur integral. Dalam konteks pengembangan struktur transportasi memiliki fungsi sebagai fasilitas penunjang dan

¹ Adsasmita, *Membanguna Desa Partisipatif* (Yogyakarta: GrahaIlmu, 2006) h.81

pengembangan pembangunan, oleh karena itu diperlukan langkah-langkah dan peranan transportasi yang terpadu secara menyeluruh dari pemerintah dan melibatkan masyarakat.

Sistem transportasi di daerah pedesaan yang belum ada perlu dibangun dan dipadukan dengan transportasi perkotaan, melalui pendekatan transportasi pedesaan yang menekankan pada pembangunan jalan desa dan motorisasi kendaraan pedesaan. Karena keunikan transportasi pedesaan, maka pada tahun 1992 dibentuk suatu forum internasional yaitu : “ *The International Forum For Run and Development*” (IFRD) salah satu kegiatan yaitu inovasi, memperbaiki sarana dan prasarana transportasi pedesaan yang sesuai dengan kemampuan dan teknik pedesaan.

Pembangunan proses produksi pada intinya adalah pembangunan setiap lapisan. Pada lapisan industri, proses produksi adalah pengolahan hasil bumi berupa bahan mentah menjadi bahan baku, bahan baku menjadi bahan jadi yang prinsipnya petik olah jual. Pada bidang agraris proses produksi adalah pengolahan alam supaya dapat memproduksi hasil bumi. Oleh karena itu peningkatan produksi pada satu bagian akan menghasilkan dampak yang positif pada bagian yang lain pula.

Memperbesar target produksi memerlukan persiapan banyak faktor pendukung. Mulai dari luas lahan tanam yang harus ditingkatkan, bibit unggul yang lebih produktif, teknologi pertanian, sistem pengadaan pupuk, sarana

dan prasarana fisik pendukung, biaya produksi yang murah merangsang petani, penanganan pasca panen, serta peningkatan kualitas sumber daya manusia petani dalam upaya transfer teknologi unggul, dan lain-lain. Antisipasi terjadinya puso juga merupakan sesuatu yang senantiasa jadi prioritas. Walaupun sebagian besar puso terjadi karena faktor alam, tetapi adanya antisipasi lebih awal akan membantu mengurangi kerugian. Pendek kata sistem pertanian dalam rangka penancangan sistem ketahanan pangan yang lebih tangguh perlu lebih terencana dan terkendali.

Suatu wilayah dengan wilayah lainnya mempunyai keterkaitan atau korelasi yang saling menguntungkan, terjadinya puso dalam satu wilayah maka dapat ditunjang pada wilayah yang lainnya, ini tidak terlepas dari pentingnya sarana dan prasarana dibangun untuk berinteraksi antar wilayah yang satu dengan wilayah yang lainnya, sebagaimana firman Allah SWT dalam Q.S Saba' ayat 18 sebagai berikut:²

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN
 MAKASSAR
 وَجَعَلْنَا بَيْنَهُمُ الْوَادِيَّ الَّذِي بَارَكْنَا فِيهَا قُرًى ظَهَرَةً وَقَدَرْنَا فِيهَا السَّيْرَ سِيرُوا فِيهَا لِيُبَالِيَ
 وَأَيَّامًا آمِنِينَ

²Departemen Agama, *Al-Quran dan Terjemahannya* (Jakarta:DEPAG,2006).

Terjemahnya: Dan kami jadikan antara mereka dan antara negeri-negeri yang kami limpahkan berkat kepadanya, beberapa negeri yang berdekatan dan kami tetapkan antara negeri-negeri itu (jarak-jarak) perjalanan. Berjalanlah kamu di kota-kota itu pada malam hari dan siang hari dengan dengan aman[1238].

Terjemahan diatas menggambarkan Kaum yang masih tinggal disuatu negeri walaupun mereka mengalami kesulitan hidup karena negeri mereka telah menjadi lekang dan tandus tetapi mereka dapat mengadakan perjalanan untuk berdagang dari suatu negeri ke negeri yang lain, terutama ke negeri-negeri yang agak besar seperti ke Yaman sebelah utara, Mekah dan Syam. Negeri-negeri tersebut pada waktu itu termasuk negeri yang makmur yang menjadi pusat perdagangan. Perjalanan di antara ketiga negeri itu mudah dan aman karena adanya kampung-kampung tempat singgah para musafir bila kemalaman kehabisan bekal atau merasa letih dan payah.³

Dari penjelasan diatas menggambarkan bahwa pentingnya pembangunan sarana dan prasaran dalam menghubungkan suatu wilayah kewilayah yang lain agar pergerakan manusia/kaum akan lebih luas tanpa berjalan kaki, aktivitas yang dilakukan akan lebih lancar apabila adanya ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai.

Pembangunan prasarana transportasi akan lebih meningkatkan pelayanannya dalam hal mengantisipasi arus penumpang dan barang. Kondisi transportasi perdesaan di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba masih

³ Surur.M.Bunyamin. *Rezky Menurut Konsep Al-Quran*. (Cet.I.Jakarta: Yayasan Al-Firdaus, 2007), h.68

terbatas baik dari segi prasarana maupun sarana tetapi dalam kenyataannya dengan segala keterbatasan mampu meningkatkan hasil produksi pertanian ini dapat dilihat dari hasil produksi pertanian dari tahun ketahun. Salah satu faktor penghambat yang sering terjadi adalah karena pada umumnya jalan di desa adalah merupakan jalan lokal dan apabila hujan turun tidak jarang terjadi jalan tersebut tidak dapat dilalui sehingga dapat menyebabkan terlambatnya hasil produksi pertanian sampai ketempat pemasaran atau kekonsumsi.

Potensi yang ada di Kecamatan Kindang seperti padi, jagung, kacang tanah, ubi jalar dan ubi kayu harus dikelola secara baik, namun dengan kondisi jalan yang kebanyakan jalan tanah berdampak pada kelancaran aktivitas petani dalam pengangkutan hasil-hasil pertaniannya sampai ketempat tujuan, dengan mengingat mata pencaharian penduduk Kecamatan Kindang pada dasarnya adalah petani dengan jumlah penduduk 31.006 jiwa, sehingga dengan transportasi yang lancar akan berdampak pada aktifitas yang dilakukan masyarakat pedesaan khususnya hasil pertanian.⁴

Kondisi jalan di Kecamatan Kindang yang merupakan aspal 66,4 km, pengerasan 52,8 km, namun masih ada beberapa jalan yang merupakan jalan tanah yaitu 116,1 km. Jalan tanah yang dimaksud adalah jalan yang dilalui petani yang terdapat pada area pertanian yang sulit dilalui kendaraan apalagi

⁴ Badan Pusat Statistik, *Bulukumba dalam Angka Tahun 2010*. 201. H.32

saat hujan turun, sehingga petani terkadang menggunakan sarana pengangkutan hewan seperti kuda dalam mengangkut hasil pertanian.

Beranjak dari kondisi transportasi di Kecamatan Kindang, dimana masyarakat menggunakan transportasi darat dalam menunjang kegiatan ekonomi salah satunya adalah pada sektor pertanian di Kecamatan Kindang. Transportasi diharapkan dapat lebih berperan dalam melayani masyarakat, dalam berusaha serta dapat memberikan pelayanan lebih memadai sehingga peran transportasi dapat lebih ditingkatkan dalam mendukung peningkatan hasil pertanian. Dengan demikian sejalan dengan itu dapat lebih meningkatkan kesejahteraan ekonomi masyarakat khususnya masyarakat pertanian.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari uraian diatas maka masalah yang dikaji dalam penelitian ini adalah: “***Bagaimana Pengaruh Peran Transportasi Perdesaan Terhadap Peningkatan Hasil Pertanian di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba***”.

C. Definisi Operasional

Definisi operasional untuk mengarahkan penelitian agar mengenai topik penelitian yang akan dilaksanakan, definisi tersebut antara lain:

1. Potensi Daerah adalah sumber daya alam yang dikandung oleh daerah dan dapat dimanfaatkan untuk keperluan pembangunan daerah, potensi yang dimaksud adalah potensi lahan pertanian.
2. Ekonomi Pertanian merupakan segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi dan pertukaran kekayaan yang semuanya bisa.
3. Pengembangan Transportasi Perdesaan adalah pengembangan prasarana transportasi baik kondisi prasarana maupun sarana.
4. Sarana transportasi adalah alat yang digunakan untuk pemindahan manusia ataupun barang, dalam hal ini adalah alat pengangkutan hasil-hasil pertanian.
5. Prasarana transportasi merupakan alat penghubung/interaksi antara satu wilayah dengan wilayah yang lainnya.
6. Kebutuhan Barang/alat Pertanian adalah kebutuhan yang menunjang aktivitas pertanian, untuk peningkatan hasil pertanian melalui adanya bibit unggul ataupun traktor untuk pembajak sawah.
7. Meningkatnya nilai lahan adalah suatu keadaan yang tidak bisa ditawar dengan adanya transportasi yang murah maka lahan/tanah yang melalui transportasi akan semakin meningkat.
8. Jenis usaha skala Pertanian adalah kegiatan pertanian yang meningkat dan berkembang untuk kesejahteraan hidup masyarakat petani.

9. Alat angkut adalah suatu alat yang dapat mengangkut hasil pertanian dari tempat produksi ketempat konsumen/kepasar seperti, angkutan umum (pete-pete, pick up, truk)
10. Kondisi Jalan adalah keadaan jalan yang dilalui oleh masyarakat untuk melakukan pergerakan dengan kondisi jalan yang baik.
11. Nilai Produksi adalah usaha untuk memperbaiki harga hasil produksi dari pasar yang satu kepasar yang lainnya, agar dapat mensejahterakan masyarakat petani.
12. Tarif Transportasi merupakan keadaan transportasi pedesaan dalam melayani kebutuhan masyarakat dan mendukung peningkatan pertanian.
13. Peningkatan Produksi pertanian merupakan kegiatan untuk menciptakan dan menambah kegiatan suatu barang dan jasa dengan memanfaatkan faktor-faktor produksi yang tersedia.

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian adalah untuk mengetahui bagaimana peran transportasi terhadap peningkatan hasil produksi pertanian di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba.

2. Manfaat Penelitian

Penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat berupa:

a. Manfaat Keilmuan

- 1). Dapat bermanfaat dalam memperkaya bidang perencanaan pengembangan wilayah.
- 2). Dapat bermanfaat sebagai referensi banding bagi peminat yang mengikuti perencanaan pembangunan wilayah.

b. Manfaat Terapan

- 1). Informasi bagi pemerintah daerah Kabupaten Bulukumba
- 2). Sebagai bahan perbandingan dalam perencanaan transportasi pedesaan di Kabupaten Bulukumba.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Dengan mengingat penelitian ini adalah merupakan pengaruh peranan transportasi terhadap peningkatan hasil produksi pertanian, maka batasan wilayah penelitian adalah mengenai bagaimana pembangunan jalan yang pernah dilakukan di Kecamatan Kindang yang dapat menunjang kebutuhan pertanian, seperti kondisi jalan, jarak, alat angkut, tarif, bagaimana ketersediaan barang/alat pertanian, nilai produksi, jenis usaha pertanian, meningkatnya nilai lahan, manajemn, serta bagaimana tenaga kerja dengan adanya peran transportasi pedesaan di Kecamatan Kindang atau biaya

angkutan daerah terhadap transportasi perdesaan mendukung peningkatan hasil produksi pertanian tanaman pangan seperti padi, jagung, kacang tanah, ubi kayu dan ubi jalar di Kecamatan Kindang.

F. Sistematika Penulisan

Untuk lebih menjaga keutuhan dan memudahkan dalam penulisan, dan sebagai upaya agar skripsi ini dapat terarah secara sistematis, maka penulis menggunakan sistematika pembahasan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, definisi operasional, tujuan dan manfaat, ruang lingkup penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Menguraikan tentang batasan pengertian transportasi, peran dan manfaat transportasi, transportasi dalam masyarakat, transportasi perdesaan, peran transportasi terhadap aksesibilitas perdesaan, pemanfaatan sumber daya alam yang Islami dan faktor-faktor produksi.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Menguraikan tentang lokasi penelitian, populasi dan sampel, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data.

BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH

Menguraikan tentang tinjauan kawasan penelitian yang berisi pertama gambaran umum wilayah makro yang mencakup keadaan letak geografis dan batas wilayah, kelerengan, ketinggian dan jenis tanah, penggunaan lahan, keadaan produk domestik regional bruto, yang kedua adalah gambaran umum wilayah penelitian yang mencakup letak geografis dan batas wilayah, tofografi, kelerengan dan jenis tanah, klimatologi, kependudukan, sarana dan prasarana, penggunaan lahan, karakteristik responden, dan hasil responden.

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menguraikan tentang analisis keadaan fisik wilayah yang mencakup analisis tofografi, klimatologi, jenis tanah, jarak antar wilayah, yang kedua menguraikan tentang analisis peranan prasarana jalan terhadap peningkatan hasil produksi pertanian, analisis kondisi sektor pertanian, dan yang ketiga adalah analisis peranan transportasi pedesaan terhadap peningkatan hasil pertanian yang mencakup analisis peran transportasi pedesaan yang mencakup analisis kondisi jalan,

analisis alat angkut, dan analisis sektor pertanian di Kecamatan Kindang yang mencakup analisis kebutuhan barang/alat pertanian, analisis nilai lahan, analisis nilai produksi, analisis meningkatnya tenaga kerja, analisis jenis usaha, analisis manajemen dan analisis keberadaan tenaga kerja.

BAB VI

PENUTUP

Menguraikan tentang kesimpulan dan saran



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Transportasi dan Aksesibilitas Pedesaan

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat tak terkecuali di daerah pedesaan. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi daerah pedesaan. Dengan adanya transportasi harapannya dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya di daerah pedesaan.

Transportasi sangat penting di daerah-daerah pedesaan, di negara-negara yang sedang berkembang, karena menyediakan akses bagi masyarakat desa yang memenuhi kebutuhan dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi. Akses terhadap informasi, pasar dan jasa masyarakat dan lokasi tertentu, serta peluang-peluang baru kesemuanya merupakan kebutuhan yang penting dalam proses pembangunan.⁵

⁵ Nasution N.M. *Manajemen Transportasi*. Penerbit Ghalia Indonesia. Jakarta. 2004.h.13

Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pedesaan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan dikembangkan apabila mempunyai prasarana untuk pemasaran. Pemasaran yang baik dan inovasi teknologi yang bisa diperoleh apabila akses kearah tersebut baik.

Kajian transportasi dan aksesibilitas pedesaan memiliki dimensi persoalan dengan rentang yang luas dan kompleks. Oleh karena itu untuk dapat memahami pola kerja transportasi dan aksesibilitas pedesaan, dituntut untuk memiliki pemahaman cakrawala yang luas, serta cara pandang multidimensi, karena hanya dengan cara itu dapat dilahirkan pengetahuan yang cukup memuaskan untuk menjadi dasar keputusan untuk memecahkan persoalan.⁶ Dalam mencari alternatif solusi pemecahan masalah transportasi dan aksesibilitas pedesaan, satu hal yang perlu dipahami bahwa hal ini bukanlah sektor pembangunan yang berdiri sendiri. Ini berkaitan erat dengan sektor pembangunan lainnya seperti sektor ekonomi, pembangunan dan lainnya. Dengan demikian penyelesaian problem transportasi dan aksesibilitas tidak akan diperoleh jika cara pandang terhadap problem transportasi masih terkotak-kotak dan pendekatannya masih *case by case problem solving*. Pembinaan sistem

⁶Zakki Kurniawan, *Transportasi dan Aksesibilitas Pedesaan*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 2002).h.21

transportasi harus dilakukan melalui spektrum yang luas, menyeluruh, terkoordinasi dan tentu saja konsisten. Untuk itu diperlukan koordinasi yang baik dari setiap aktor penentu kebijakan yang langsung dan yang tidak langsung kebijakannya berpengaruh terhadap kinerja sistem transportasi dan aksesibilitas pedesaan.

Kegunaan aksesibilitas berkaitan erat dengan pelaku perjalanan itu sendiri. Karena manusia sebagai pelaku perjalanan tersebut membuat prasarana tersebut untuk mempermudah aktivitas/kegiatan. Manusia dalam melakukan perjalanannya tergantung dari beberapa faktor. Faktor pertama adalah tingkat keberhasilan yang berhubungan dengan kepemilikan kendaraan dan kemampuan untuk membayar.⁷ Faktor kedua, kepemilikan kendaraan, dengan kesempatan untuk melakukan perjalanan lebih banyak dibanding dengan yang tidak memiliki kendaraan. Pada wilayah pedesaan yang jauh dari fasilitas pelayanan, prasarana berupa alat angkut sangat mempengaruhi aktivitas perjalanan disamping sarana yang berupa jalan.

Faktor ketiga adalah kerapatan dari pemukiman, apabila kepadatan suatu daerah rendah maka penggunaan kendaraan umumnya rendah pula meskipun hal tersebut tidak berlaku mutlak. Faktor keempat yang mempengaruhi orang melakukan perjalanan adalah faktor sosial ekonomi berupa besarnya keluarga, srtuktur jenis kelamin, usia anggota keluarga, proporsi angkatan kerja dan jenis pekerjaan. Banyak sekali keuntungan

⁷ *Ibid.* Hal 25

yang dapat diperoleh dari pembangunan akses pada daerah pedesaan yang dapat dirasakan. Fungsi transportasi sebagai promotor perubahan bukan sebagai inisiator perubahan. Hal ini berarti kelancaran transportasi akan mengundang sektor-sektor lain untuk berkembang terutama sektor pertanian dan sosial ekonomi lainnya yang bertujuan untuk meningkatkan daerah perekonomian daerah pedesaan.

Dalam memacu perekonomian suatu daerah atau wilayah disamping potensi sumber daya alam dan sumber daya manusia sangat diperlukan pola keberadaan sarana dan prasarana yang mampu menggerakkan roda perekonomian. Prasarana dan sarana yang tidak memadai sangat sulit untuk mengembangkan daerah yang bersangkutan karena peran serta yang dimiliki oleh sarana dan prasarana maka perlu aktivitas ekonomi yang terjadi pada suatu daerah dimasa sekarang maupun dimasa yang akan datang. Pada prinsipnya sarana dan prasarana harus dapat menyesuaikan diri dengan perkembangan yang dialami oleh daerah atau wilayah tersebut.

Menurut Salim Abbas (1993)⁸, transportasi merupakan kegiatan memindahkan/mengangkut barang dari produsen dengan menggunakan salah satu moda transportasi yang dapat meliputi moda transportasi darat, laut/sungai maupun udara. Selanjutnya transportasi adalah kegiatan

⁸Pengertian transportasi. [http://www.foxitsoftware.com/pdf/pengertian_transportasi/pe into.php](http://www.foxitsoftware.com/pdf/pengertian_transportasi/pe%20into.php) (27 september 2010)

pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ketempat tujuan. Ada tiga hal yang memberkaitan dengan transportasi, yakni ada muatan yang diangkut, tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya dan ada jalan yang dapat dilalui. Transportasi menyebabkan nilai barang lebih tinggi ditempat tujuan daripada ditempat asal dan nilai lebih besar daripada biaya dikeluarkan untuk pengangkutannya.

Menurut morlok (1995) bahwa faktor yang berpengaruh pada tingkat pertumbuhan transportasi pada suatu wilayah adalah faktor geografis, ekonomi, teknologi, sosial, politik, dan lingkungan. Secara lebih khusus transportasi mempunyai peranan ekonomis, peranan sosial dan politik serta peranan dalam lingkungan.⁹

Sistem kebutuhan akan transpotasi merupakan sistem aktivitas dan intensitas penggunaan lahan yang terdiri dari pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Kegiatan dalam hal ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemerataan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari. Pergerakan yang meliputi pergerakan manusia dan atau barang membutuhkan sarana/moda dan media (prasarana) tempat moda transportasi itu bergerak.

Dari beberapa pendapat tentang peranan transportasi menunjukkan bahwa sistem transportasi perlu mendapat perhatian khusus mulai dari tempat perencanaan, pelaksanaan maupun evaluasi dan monitoring

⁹ *Ibid.*

sehingga permasalahan transportasi khususnya yang langsung kesentral-sentral produksi diperhatikan baik sekarang maupun yang akan datang.

B. Peran dan Manfaat Transportasi

Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Kegiatan-kegiatan ekonomi dapat berjalan jika jasa transportasi terus tersedia dalam menunjang kegiatan tersebut. Peranan transportasi hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal untuk itu jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat. Sementara itu kegiatan masyarakat sehari-hari bersangkut paut dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhannya yang beraneka ragam. Karena itu, manfaat transportasi dapat pula dilihat dari berbagai segi kehidupan masyarakat yang dapat berperan dalam beberapa hal antara lain peran ekonomi.¹⁰

Kegiatan transportasi bertujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah suatu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan

¹⁰ Kamaluddin R.H. *Ekonomi Transportasi*. (Penerbit Ghalia Indonesia), 2003. H 15

mengubah letak geotafis orang maupun barang. Dengan transportasi bahan baku dibawa menuju tempat produksi dan dengan transportasi jumlah hasil produksi dibawa kepasar atau ketempat pelayanan kebutuhan.

Peranan transportasi merupakan suatu proses tujuan untuk mengembangkan transportasi untuk menghindarkan persoalan-persoalan dan mencegah timbulnya persoalan yang sudah diduga sebelumnya, serta mendayagunakan sistem yang telah ada sehingga memungkinkan manusia dan barang bergerak/berpindah tempat dengan aman dan murah, dan jika perlu atau memungkinkan dengan cepat dan nyaman.¹¹

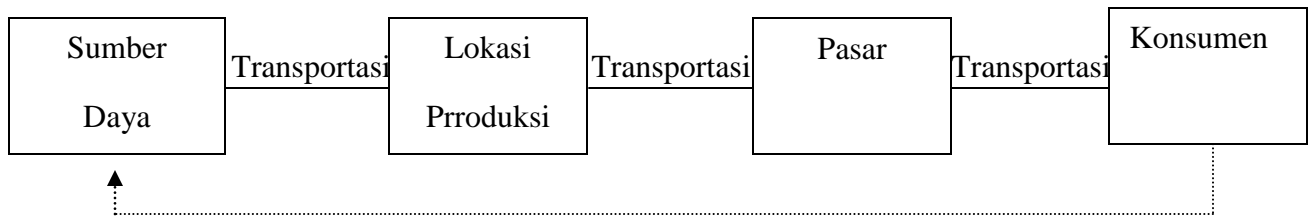
Peran transportasi dalam kaitannya dengan ekonomi dan sosial-ekonomi pada Negara dan masyarakat. Kegiatan ekonomi masyarakat adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi, dan pertukaran komoditi atau segala sesuatu yang bisa diperoleh dan berguna. Manusia menggunakan sumber daya untuk memenuhi kebutuhannya akan pangan, papan dan sandang. Lebih dari itu manusia dapat menggunakannya untuk kenikmatan, kenyamanan, dan keenakan. Karena itu manusia tidak berhenti menyerbu sumber alam dimana saja untuk membuat berbagai jenis barang yang diperlukan meskipun seperti kita ketahui, sumber alam tidak terdapat disemua tempat (Schumer, L.A, 1974, 2). Selanjutnya setelah melalui proses produksi, barang siap pakai perlu

¹¹ *Ibid* h.12

dipasarkan. Dipasarkanlah terjadi proses tukar menukar antara penjual dan pembeli selanjutnya barang yang telah dibeli diangkut pulang kerumah untuk dipergunakan.

Proses produksi itu sendiri merupakan bagian dari kegiatan ekonomi sumber daya alam dan sumber daya manusia digabungkan dengan tujuan menghasilkan barang yang dapat dipasarkan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Barang produksi atau barang modal mempercepat produksi dan meningkatkan keluaran. Jadi kegiatan ekonomi adalah kombinasi dari tiga faktor produksi : tanah, buruh, dan modal. Bagi ahli ekonomi tanah merupakan sumber daya alam non-manusia, buruh berarti semua sumber daya manusia dan modal berarti semua peralatan, perlengkapan, teknik produksi dan sebagainya. (Benson dan Whitehead. 1975, 1).

Seperti diketahui, tujuan kegiatan ekonomi adalah memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis orang maupun barang. Dengan transportasi bahan baku dibawa menuju tempat produksi dan dengan transportasi jugalah hasil produksi dibawa ke pasar atau tempat pelayanan kebutuhannya seperti pasar, rumah sakit, tempat rekreasi, dan lain-lain



Gambar 1.1 Bagan Alir Transportasi

Dalam hubungan yang utama diantaranya adalah (1) tersedianya barang, (2) stabilisasi dan penyamanan harga, (3) meningkatnya nilai tanah, (4) terjadinya spesialisasi antar wilayah, (5) berkembangnya usaha skala besar, (6) tersedianya urbanisasi dan konsentrasi penduduk dalam kehidupan. Mengenai peran transportasi dapat dijelaskan satu persatu sebagai berikut:¹²

a. Tersedianya Barang

Efek yang nyata adanya transportasi yang baik dan murah adalah penyediaan atau pengadaan pada masyarakat barang-barang yang dihasilkan ditempat lain, yang tidak dapat dihasilkan setempat, mengingat kondisi iklim dan keterbatasan sumber daya alam yang tidak memungkinkan untuk menghasilkannya atau kalau dihasilkan juga terpaksa dengan biaya produksi dengan harga yang sangat tinggi.

¹² Lembaga pengabdian pada masyarakat, *Perencanaan Transportasi*. (Bandung, desember). 2006.

Dengan adanya transportasi yang murah, maka pada masyarakat yang tidak menghasilkan barang tertentu atau ketersediaannya dalam serba kekurangan akan dapat disuplay barang tertentu yang mengalir dari daerah/tempat penghasilannya guna memenuhi kebutuhan masyarakat setempat yang bersangkutan¹³.

b. Stabilisasi dan Penyamaan Harga

Adanya transportasi yang murah dan mudahnya pergerakan barang dari suatu lingkungan masyarakat ke yang lainnya, maka akan cenderung terjadinya stabilisasi dan penyamaan harga dalam hubungan keterkaitan satu sama lainnya.

Misalnya, kekurangan produk tertentu pada suatu daerah/tempat karena kegagalan panen atau kemerosotan produksi yang bersangkutan sehingga harganya menjadi mahal. Sebaliknya ada daerah atau tempat lainnya mungkin terjadi kelebihan supplay lokal yang berakibat harganya rendah. Dengan mengalirnya barang dari daerah atau tempat kelebihan surplus dengan transportasi yang lancar dan murah itu akan dapat teratasi gejolak harga dan akan terjadi kecenderungan penyamaan harga antar daerah/tempat yang bersangkutan.

¹³ *Ibid.*, h. 25

c. Meningkatnya Nilai Tanah

Banyak lahan pertanian yang tidak menguntungkan dan tidak layak untuk diolah bagi usaha pertanian karena hasilnya tidak dapat dijual kepasar, akibat lokasinya jauh dan ongkos transportasinya mahal.¹⁴

Dengan tersedianya transportasi yang mudah dan murah pada tanah atau wilayah yang potensial untuk pengembangan pertanian tersebut, akan dapat dihasilkan produksi pertanian yang menguntungkan sebab hasil produksinya akan dapat diangkut dan dilemparkan kepasar dengan kalkulasi ongkos-harga yang menguntungkan. Dengan demikian, maka tanah atau wilayah yang terpencil dan jauh tempatnya dari pasar tersebut akan naik nilainya dibandingkan dengan kondisi sebelumnya.

d. Tersedianya Spesialisasi Antar Wilayah

Suatu daerah akan menspesialisasikan diri dalam produksi barang-barang tertentu karena dia mempunyai keunggulan tertentu, seperti tersedianya bahan baku yang berlimpah dan murah, tersedianya permodalan yang memadai, adanya harga kerja terampil yang memadai, adanya tenaga kerja yang terampil yang sesuai, dan sebaiknya dibandingkan dengan daerah lainnya. Dengan adanya

¹⁴ Ibid h.26

spesialisasi atau pembagian kerja antar daerah tersebut akan menjadi surplus hasil produksi karena spesialisasi yang bersangkutan.

e. Berkembangnya Usaha Skala Besar

Kegiatan produksi skala besar biasanya memerlukan sumber produksi dan bahan mentah yang berasal dari daerah atau wilayah yang jauh untuk didatangkan ke lokasi pabriknya, adalah suatu hal yang menguntungkan secara ekonomis jika pada pabrik atau industri yang bersangkutan dilaksanakan proses produksinya dengan menggunakan mesin skala besar, khususnya yang bersifat menghemat tenaga kerja dan memiliki tingkat spesialisasi kerja yang tinggi.¹⁵ Namun usaha skala besar ini tidak terlaksana dan tidak menguntungkan, jika tidak ada atau tidak mencukupinya pasar bagi hasil produk yang akan dijualnya.

f. Terjadinya Urbanisasi dan Konsentrasi Penduduk

Sebagaimana dikemukakan diatas, dengan tersedianya transportasi yang mudah dan murah akan mendorong timbulnya pembagian kerja dan spesialis antar daerah, ini akan mendorong pertumbuhan dan berkembangnya serta terkonsentrasinya industri dan perdagangan dalam skala besar dan menengah.

Kegiatan usaha dan ekonomi tersebut akan selalu menimbulkan aktivitas yang menyertainya, dan kegiatan-kegiatan

¹⁵ Ibid h.27

lainnya yang berkaitan dan ditunjang oleh tersedianya fasilitas dan kemajuan transportasi yang bersangkutan.

Kesemuanya itu akan cenderung dilaksanakan dipusat-pusat kota (*urban centers*). Jadi dengan demikian akan mengakibatkan tumbuh dan berkembangnya kota-kota besar disertai dengan urbanisasi penduduk ke wilayah kota-kota industri dan perdagangan yang berkembang tersebut untuk mencari kerja dan kehidupannya.

Transportasi bukanlah tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Sementara itu kegiatan masyarakat sehari-hari bersangkut paut dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhannya yang beraneka ragam. Oleh karena itu manfaat pengangkutan dapat dilihat dari segi kehidupan masyarakat diantaranya yaitu manfaat ekonomi, sosial, politik dan kewilayahan.⁷

a. Manfaat Ekonomi

Kegiatan ekonomi masyarakat adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi, dan pertukaran kekayaan yang semuanya bisa diperoleh dan berguna. Manusia menggunakan sumber daya untuk memenuhi kebutuhannya akan pangan, papan dan sandang, oleh karena itu manusia tidak berhenti menyerbu sumber alam dimana saja untuk membuat berbagai jenis barang yang diperlukan meskipun seperti diketahui sumber lama tidak terdapat disemua tempat,

selanjutnya setelah melalui proses produksi, barang siap pakai perlu dipasarkan.¹⁶

Produksi merupakan bagian dari kegiatan ekonomi sumber daya alam dan sumber daya manusia dengan tujuan menghasilkan barang yang dapat dipasarkan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Barang produksi atau barang modal mempercepat produksi dan meningkatkan volume produksi. Ini berarti kegiatan ekonomi adalah kombinasi dari tiga faktor produksi yaitu tanah, buruh dan modal.

b. Manfaat Sosial

Manusia pada umumnya hidup bermasyarakat dan berusaha hidup selaras satu sama lain dan setiap orang harus menyisihkan waktu untuk kegiatan sosial. Bentuk kemasyarakatan ini dapat bersifat resmi, seperti hubungan dengan keluarga dan lainnya.

Untuk kepentingan hubungan sosial ini, pengangkutan sangat membantu dalam menyediakan berbagai kemudahan antara lain (a) pelayanan untuk perorangan atau kelompok, (b) pertukaran atau penyampaian informasi, (c) perjalanan untuk rekreasi, (d) perluasan jangkauan perjalanan sosial, dan (f) bantuan dalam memperluas kota atau memancarkan penduduk menjadi kelompok yang lebih kecil.

¹⁶ Ibid, h.28

c. Manfaat Kewilayahan

Pada bagian terdahulu telah diungkapkan bahwa barang atau orang yang berpindah atau bergerak dari tempat asal ketempat tujuan karena daya tarik bisnis ditempat tujuan dan/atau kebutuhan mengatasi rintangan alami. Ini berarti ada kesenjangan jarak antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk mengatasi kesenjangan jarak inilah dibutuhkan pengangkutan maupun komunikasi.¹⁷

Transportasi mempunyai karakteristik dan atribut yang menunjukkan arti dan fungsi spesifiknya. Fungsi utamanya adalah untuk menghubungkan manusia dengan tata guna lahan. Sebagai faktor integrasi dan koordinasi pada masyarakat industri, transportasi terlibat dalam pemindahan barang. Barang mempunyai nilai rendah jika tidak mempunyai utilitas yaitu, nilai pemenuhan kebutuhan.

Transportasi mempunyai dua macam utilitas yaitu utilitas ruang (tempat) dan utilitas waktu. Dalam ukuran ekonomi, berarti bahwa tersedianya barang ditempat tertentu sesuai dengan kapan dan dimana barang itu diperlukan. Kondisi yang sama untuk manusia, dimana transportasi dapat digunakan untuk mencapai tempat dan waktu tertentu sesuai kebutuhan manusia tersebut.

¹⁷ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi*,. op. cit, h.24.

C. Transportasi dalam Masyarakat

Morlok (1991;46) mengemukakan peranan transportasi sebagai berikut : 1. Memperbesar jangkauan terhadap sumber yang dibutuhkan oleh suatu daerah, dan memungkinkan digunakannya sumber-sumber yang lebih murah atau lebih tinggi mutunya, 2. Dapat memberikan penambahan barang yang dikonsumsi. Berhubungan dengan hal ini kemungkinan untuk mengkonsentrasikan pada satu atau beberapa lokasi tetapi dapat menjangkau daerah lain, sehingga keuntungan ekonomi dalam skala produksi dapat dimanfaatkan, 3. Penyaluran barang tidak lagi terbatas pada daerah setempat saja, barang-barang dapat disebarkan dari sumber-sumber lainnya apabila sumber-sumber yang biasa dipakai tidak dapat terpenuhi seperti makanan pokok untuk kebutuhan¹⁸.

1. Pengembangan Transportasi

Abbas Salim (1993;3) menguraikan tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu Negara.¹⁹

¹⁸ Pengertian transportasi. [http://www.foxitsoftware.com/pdf/pengertian transportasi /pe into.php](http://www.foxitsoftware.com/pdf/pengertian%20transportasi/peinto.php) (27 september 2010)

¹⁹ Suharto. *Membangun masyarakat dan memberdayakan masyarakat*. Bandung: cet Refika Admitama, 2006

Kartasamita (1996;396) menguraikan pembangunan prasarana transportasi sangat penting karena sangat menentukan kelancaran masyarakat yang tidak dapat arus pemasaran hasil produksi setempat serta barang yang dibutuhkan masyarakat yang tidak dapat dihasilkan sendiri. Tanpa prasarana yang memadai, harga komoditas yang diproduksi setempat akan bernilai rendah karena biaya pengangkutan yang tinggi untuk sampai ke pasar. Bahkan keadaan ini juga akan mengakibatkan menurunnya kualitas komoditi pertanian sejalan dengan bertambahnya waktu terbuang sehingga menyebabkan harga semakin rendah. Pembangunan jaringan jalan mulai dari jalan arteri, kolektor sampai ke jalan desa harus mendapat prioritas.

Tumewu (1997;20) mengemukakan masih dominannya sektor tradisional seperti pertanian dan sektor informal yang memerlukan pembinaan berkelanjutan, terbatasnya dana pembangunan dan tidak meratanya tingkat pendapatan. Adapun yang langsung menyangkut pengembangan transportasi, dengan ciri antara lain : rendahnya partisipasi masyarakat dalam penempatan kebijaksanaan transportasi, kinerja angkutan yang jelek dan lemahnya fungsi administrator, sumber daya manusia yang masih kurang dan koordinasi seluruh sektor pemerintah swasta dan pengguna.²⁰

²⁰ Giyarsih S.R, *Pengerian Transportasi*, http://www.foxtoftware.com/pdf/pengerian_transportasi/pe_into.php (27 februari 2011)

2. Aksesibilitas

Aksesibilitas berasal dari kata akses yaitu daya hubung, daya hubung atau akses adalah tingkat kemudahan untuk berhubungan dari satu tempat ketempat lainnya dan dilakukan dengan berbagai cara (alat perhubungan).

Suatu fungsi transportasi harus dapat melakukan hal-hal sebagai berikut:

- a). Membuat suatu objek menjadi lebih mudah diangkut dan mampu untuk diangkut tanpa membuat kesalahan.
- b). Melindungi objek dari kerusakan atau kehancuran yang dapat terjadi akibat sampingan dari pergerakan tadi.

Transportasi mengakui komponen utama bagi berfungsinya suatu kegiatan masyarakat. Transportasi berkaitan dengan pola kehidupan masyarakat lokal suatu daerah, layanan atau daerah pengaruh aktivitas-aktivitas produksi dan sosial serta barang-barang dan jasa yang dapat dikonsumsi. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai dengan mobilitas yang tinggi akibat tersedianya fasilitas transportasi yang cukup. Sebaliknya adalah daerah kurang baik sistem

transportasinya mengakibatkan keadaan ekonominya berada dalam keadaan statis atau tahapan mobilitas.²¹

D. Islam dan Transportasi Perdesaan

Al-Quran dengan tegas menegaskan pentingnya transportasi, walaupun dengan sarana sederhana yaitu menggunakan hewan tunggangan. Alah berfirman,

وَمِنَ الْأَنْعَامِ حَمُولَةً وَفَرْشًا كُلُوا مِمَّا رَزَقَكُمُ اللَّهُ وَلَا تَتَّبِعُوا خُطُوَاتِ الشَّيْطَانِ إِنَّهُ لَكُمْ عَدُوٌّ مُبِينٌ ﴿١٤٢﴾

Terjemahnya : “Dan di antara hewan ternak itu ada yang dijadikan untuk pengangkutan dan ada yang untuk disembelih. Makanlah dari rezeki yang telah diberikan Allah kepadamu, dan janganlah kamu mengikuti langkah-langkah setan. Sesungguhnya setan itu musuh yang nyata bagimu.” (Al-An’Am:142)²²

Dengan ayat ini Allah menerangkan bahwa Dia menciptakan pula untuk hamba-Nya binatang ternak, di antaranya ada yang besar dan panjang kakinya, dapat dimakan dagingnya, dapat pula dijadikan

²¹ Lembaga pengabdian pada masyarakat, *Perencanaan Transportasi. op cit.* (Bandung, desember). 2006

²² Departemen Agama, *Al-Quran dan Terjemahannya* (Jakarta:DEPAG,2006).

kendaraan untuk membawa mereka ke tempat yang mereka tuju, dan dapat pula mengangkut barang-barang keperluan dan barang-barang perniagaan mereka dari suatu tempat ke tempat lain. Ada pula di antara binatang-binatang itu yang kecil tubuhnya dan pendek kakinya untuk dimakan dagingnya, ditenun bulunya menjadi pakaian dan diambil kulitnya menjadi tikar atau alas kaki dan sebagainya.²³

Dengan demikian dapat dipahami bagaimana kasih sayang Allah kepada hamba-Nya. Dia melengkapkan segala kebutuhan manusia dengan tanaman dan binatang bahkan menjadikan segala apa yang di langit dan di bumi untuk kepentingan makhluk-Nya.

Transportasi perdesaan merupakan transportasi yang menghubungkan sentra-sentra produksi dan berfungsi untuk memperlancar (daya jangkau) masyarakat perdesaan didalam melaksanakan kegiatan serta penyaluran informasi dan segala jasa di perdesaan (Adisasmita;98)²⁴.

Efektifitas tiap kebijaksanaan pembangunan regional tergantung pada bagaimana yang bersangkutan menyempurnakan organisasi sosial ekonominya sebagai pusat pelayanan bagi penduduk perdesaan (Adisasmita 1993;99), lebih lanjut ia mengemukakan bahwa kaitannya

²³ Yayasan penyelenggara penerjemaha/penafsiran Al-Quran, h.743

²⁴ [http://www.foxitsoftware.com/pdf/pengertian transportasi /pe into.php](http://www.foxitsoftware.com/pdf/pengertian%20transportasi%20pe%20into.php) (27 september 2010)

dengan produksi pertanian pusat pelayanan kecil melaksanakan tiga fungsi yaitu:

1. Bertindak sebagai suatu pasar lokal atau titik akumulasi hasil pertanian lokal untuk konsumsi didaerah.
2. Bertindak sebagai pusat koleksi hasil-hasil untuk ekspor, sebagai mata rantai pengiriman dari daerah pertanian kekonsumen diluar daerah.
3. Menyediakan masukan pertanian atau jasa lainnya yang mendorong penduduk desa untuk memperkenalkan perubahan-perubahan teknologi dalam produksi.

E. Peran Transportasi Terhadap Aksesibilitas Wilayah

Perkembangan sistem transportasi yang ada dewasa ini masih jauh dari yang diharapkan. Apabila diperhatikan ternyata masih banyak ketimpangan yang terjadi khususnya dalam sistem transportasi yang ada. Perbedaan yang sangat mencolok terlihat dari sistem transportasi perdesaan dan perkotaan. Dijaman yang serba canggih ini masih ada sebagian masyarakat yang masih menggunakan peralatan tradisional yang sebenarnya sudah tidak layak lagi.²⁵ Sistem transportasi perdesaan memang jauh ketinggalan dibanding dengan transportasi perkotaan. Transportasi perkotaan sudah jauh melesat mengikuti perkembangan

²⁵ Simbolon M.M, *Ekonomi Transportasi. loc cit. 2003*

jaman, bahkan sebagian sudah memanfaatkan teknologi canggih dalam pengoperasiannya. Sementara itu sebagian besar masyarakat pedesaan masih menggunakan transportasi konvensional seperti gerobak, pedati, sepeda sebagai transportasi darat, di samping sampan, perahu, dan rakit sebagai transportasi air.

Kesenjangan ini merupakan salah satu dampak dari belum meratanya pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah. Akibatnya akses yang dilakukan oleh masyarakat pedesaan menjadi lambat. Produksi pertanian yang diharapkan meningkat menjadi terhambat lantaran sarana transportasi yang sangat minim, dan stagnasi dalam bersosialisasi dengan dunia luar pun tidak dapat dihindari. Pembangunan pedesaanpun menjadi kian lambat dan terhambat hanya karena minimnya sarana transportasi yang ada (Hensi Margareta, 2000)²⁶.

Transportasi sangat menguntungkan bagi kehidupan manusia, baik keuntungan secara langsung maupun keuntungan secara tidak langsung. Keuntungan secara langsung yaitu penduduk dengan mudah mendapat pelayanan dari fasilitas-fasilitas yang disediakan di tempat lain sehingga kebutuhannya terpenuhi. Keuntungan secara tidak langsung yaitu penduduk dapat menghemat biaya dan waktu karena dengan menggunakan moda transportasi maka pekerjaan akan lebih cepat terselesaikan. Dari sisi ekonomi, transportasi dapat meningkatkan efisiensi

²⁶ *Ibid*

dan menghemat waktu serta biaya. Dari sisi sosial dan budaya juga dipengaruhi oleh keberadaan transportasi, misalnya di daerah terpencil yang sulit dijangkau, umumnya terdapat masyarakat yang tingkat intelektualnya rendah karena informasi dan teknologi sulit masuk ke daerah tersebut. Akibatnya pola kehidupan masyarakatpun cenderung tradisional dan tertinggal dari daerah-daerah lain yang sifatnya lebih terbuka karena adanya transportasi. Dengan adanya transportasi dapat membuka jalan komunikasi antar daerah sehingga terjadi aliran barang, jasa, manusia, dan ide-ide sebagai modal bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang.

Transportasi dapat menjadi fasilitator bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang karena transportasi meningkatkan aksesibilitas suatu daerah. Aksesibilitas sering dikaitkan dengan letak strategis suatu tempat yang merupakan faktor penentu untuk kegiatan ekonomi. Apabila suatu daerah mempunyai aksesibilitas yang baik maka akan merangsang investasi.

Transportasi sering dikaitkan dengan aksesibilitas suatu wilayah. Dalam pembangunan perdesaan keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat diabaikan dalam suatu rangkaian program pembangunan. Terjadinya proses produksi yang efisien, selalu didukung

oleh sistem transportasi yang baik, investasi dan teknologi yang memadai sehingga tercipta pasar dan nilai.²⁷

Pemusatan atau penyebaran hasil berbagai industri dapat terjadi dengan kondisi aksesibilitas yang tinggi pada suatu daerah. Transportasi yang lancar akan membantu terwujudnya kondisi tersebut. Perkembangan suatu wilayah dapat diidentifikasi dari tingkat aksesibilitasnya. Aksesibilitas yang tinggi di suatu daerah dicirikan dengan sarana dan prasarana transportasi yang memadai.

Agar perencanaan aksesibilitas berjalan dengan baik dan dapat dimanfaatkan secara optimal maka dapat dipakai pedoman antara lain :

- (a) Perencanaan tersebut diintegrasikan dengan mempertimbangkan semua aspek kebutuhan rumah tangga, baik kebutuhan hidup sehari-hari, ekonomi, maupun kebutuhan sosial.
- (b) Perencanaan tersebut berdasarkan pada sistem pengumpulan data yang cermat.
- (c) Menggunakan rumah tangga sebagai fokus dalam proses perencanaan.
- (d) Mengembangkan seperangkat set informasi yang komprehensif pada semua aspek infrastruktur perdesaan.
- (e) Mengidentifikasi intervensi-intervensi antara perbaikan sistem transportasi lokal (jalan dan pelayanan transportasi lokal) dan untuk lokasi pelayanan yang paling cocok.

²⁷ Ibid

- (f) Perencanaan tersebut mudah diaplikasikan.
- (g) Perencanaan tersebut murni menggunakan perencanaan pendekatan sistem bottom-up

F. Manfaat Sumber Daya Alam Yang Islami

Dasar hukum Islam dalam pemanfaatan sumber daya alam adalah firman Allah Q.S Al-Baqarah, 2 : 29 dan Q.S Al-Jaatsiyah, 45 : 13.²⁸

هُوَ الَّذِي خَلَقَ لَكُمْ مَا فِي الْأَرْضِ جَمِيعًا ثُمَّ أَسْتَوَىٰ إِلَى السَّمَاءِ
فَسَوَّاهُنَّ سَبْعَ سَمَوَاتٍ وَهُوَ بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ ﴿١٣﴾

Terjemahan :Dia-lah Allah, yang menjadikan segala yang ada di bumi untuk kamu dan dia berkehendak (menciptakan) langit, lalu dijadikan-Nya tujuh langitdan dia Maha mengetahui segala sesuatu²⁹.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI

وَسَخَّرَ لَكُم مَّا فِي السَّمَوَاتِ وَمَا فِي الْأَرْضِ جَمِيعًا مِّنْهُ إِنَّ فِي
ذَٰلِكَ لَآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يَتَفَكَّرُونَ ﴿١٣﴾

²⁸H.A. Qadir Gassing, “Fiqh Lingkungan:Telaah Kritis Tentang Penerapan Hukum Taklifi Dalam Pengelolaan Lingkungan Hidup” (Pidato Pengukuhan Guru Besar, Makassar:UIN Alauddin, 8 Februari 2005). H.131

²⁹Departemen Agama, *Al-Quran dan Terjemahannya* (Jakarta:DEPAG,2006)

Terjemahan: Dan dia Telah menundukkan untukmu apa yang di langit dan apa yang di bumi semuanya, (sebagai rahmat) daripada-Nya. Sesungguhnya pada yang demikian itu benar-benar terdapat tanda-tanda (kekuasaan Allah) bagi kaum yang berfikir.³⁰

Bedasarkan dua ayat diatas dapat dikatakan bahwa alam raya diciptakan untuk ditundukkan Allah SWT untuk manusia. Penundukan tersebut secara potensial terlaksana melalui hukum-hukum Alam yang ditetapkan Allah SWT dan kemampuan yang dianugerahkan-Nya kepada manusia. Kepastian hukum-hukum alam yang satu sisi dan kemampuan yang dianugerahkan Allah SWT kepada manusia disisi lain, pada gilirannya, melahirkan sains dan teknologi.³¹

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN
 MAKASSAR

³⁰ Ibid.

³¹ M. Quraish Shihab, *Wawasan Al-Qur'an*, Mizan, Bandung, 1996, h. 441

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba, dalam hal ini pemilihan berdasarkan atas pertimbangan didaerah tersebut merupakan salah satu sub wilayah pertumbuhan diarahkan pada perkembangan tanaman pangan, perkebunan, pertanian di Kabupaten Bulukumba.

B. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan individu yang berprofesi sebagai petani dalam ruang lingkup yang akan diteliti. Populasi pada penelitian ini adalah masyarakat yang berprofesi sebagai petani di Kecamatan Kindang, disamping itu sebagian kecil populasi yang di ambil berprofesi sebagai pegawai dan lainnya, karena seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya masyarakat yang ada di Kecamatan Kindang memiliki lahan/tanah yang digarap sendiri yang tidak lepas dari kegiatan pertanian.

2. Sampel

Sampel adalah jumlah anggota yang dipilih atau diambil dari suatu populasi yaitu masyarakat yang berprofesi sebagai petani yang dapat memberikan informasi tentang potensi pertanian, sarana dan prasaran pertanian serta operasi transportasi yang ada di Kecamatan Kindang. Besarnya sampel ditentukan oleh banyaknya data atau observasi dalam sampel itu.³² Berdasarkan populasi diatas maka teknik penarikan sampel dilakukan secara acak (sampel random). Untuk efisiensi penelitian ini maka sampel ditetapkan secara proporsional dengan menggunakan rumus berikut:

$$n = \frac{N}{N(d)^2 + 1}$$

Keterangan :

n = Jumlah sampel yang digunakan

N = Jumlah populasi

d = Derajat kebebasan

dengan demikian jumlah populasi N untuk masyarakat sebanyak 9.978 jiwa dengan presisi yang ditetapkan 10 % adalah sebagai berikut :

$$n = \frac{9.978}{9.978 (10\%)^2 + 1}$$

³² Arif Tiro, Dasar-dasar Statistika (cet. 7 ; Makassar: State University Of Makassar Press, 1999), h.3

$$n = \frac{9.978}{9.978 (0,01) + 1}$$

$$n = \frac{9.978}{99,78} = 99 \text{ orang}$$

Jadi, jumlah sampel untuk masyarakat adalah sebanyak 99 orang

C. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang diperoleh dapat digolongkan dalam dua jenis :

- a. Data primer, yaitu data yang diperoleh dari hasil penelitian ini, melalui observasi lapangan, kuesioner di lapangan, yang berhubungan langsung dengan peran transportasi yang dalam hal ini adalah peran ekonomi, data-data primer yaitu keberadaan barang kebutuhan pertanian, stabilisasi dan penyamaan harga pasar, meningkatnya nilai lahan, keberadaan usaha skala besar, di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba.
- b. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui bahan-bahan tertulis dan sumber data, kegiatan serta informasi lain yang erat kaitannya dengan objek penelitian, seperti dari kantor desa, kantor pertanian, balai informasi dan penyuluhan pertanian, BPS, dinas pekerjaan

umum, dinas perhubungan berupa data fisik dasar lokasi penelitian dan karakteristik kependudukan.

D. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam penelitian ini, maka dilakukan dengan cara :

1. Observasi lapangan, yaitu suatu teknik penyaringan data melalui pengamatan langsung secara sistematis mengenai fenomena yang diteliti.
2. Interview atau wawancara dengan masyarakat yang dianggap memberikan data informasi mengenai permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini.
3. Telaah pustaka yaitu, cara mengumpulkan data informasi dengan cara membaca atau mengambil literatur laporan, jurnal, bahan seminar, bahan perkuliahan dan sumber-sumber lainnya yang ada kaitannya dengan permasalahan yang diteliti.
4. Quesioner yaitu teknik pengumpulan data yang pengumpulan data yang dilakukan dengan cara member seperangkat pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawab.³³

³³Sugiono, Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D (cet. 1; Bandung:Alfabeta,2006)

E. Teknik Analisis Data

Adapun teknik analisis dalam pembahasan ini terdiri dari analisis kualitatif dan kuantitatif yaitu:

1. Analisis deskriptif dilakukan secara deskriptif yang diperoleh pada studi literatur yang didasarkan pada sifat dan kualitas data.
2. Analisis kuantitatif dilakukan dengan metode perhitungan matematika sesuai dengan kegunaannya. Dalam penelitian ini digunakan :
 - a. Analisis Skala Likert

Skala likert merupakan metode yang mengukur baik tanggapan positif atau pun negatif terhadap suatu pernyataan. Empat skala pilihan juga kadang digunakan untuk koefisien skala likert yang memaksa orang memilih salah satu kutub karena pilihan “netral” tak tersedia. Untuk mengetahui tingkat peranan transportasi di Kecamatan Kindang analisis ini digunakan analisis pembobotan dengan memberikan skor pada setiap kategori pertanyaan pada responden untuk masing-masing indikator (Sugiyono, 1999).

Skala Likert merupakan metode skala bipolar yang mengukur baik tanggapan positif ataupun negatif terhadap suatu pernyataan. Empat skala pilihan juga kadang digunakan untuk

kuesioner skala Likert yang memaksa orang memilih salah satu kutub karena pilihan "netral" tak tersedia. Adapun variabel-variabel yang digunakan untuk penilaian ketersediaan sarana dan prasarana dalam kegiatan pertanian yang ada di Kecamatan Kindang adalah sebagai berikut.

Tabel 3.1 Variabel Penelitian

No	Variabel	Bobot (%)	Indikator
1	Barang	10	<ul style="list-style-type: none"> - Lancar - Kurang Lancar - Tidak Lancar
2	Tarif Angkutan	10	<ul style="list-style-type: none"> - Tinggi - Sedang - Rendah
3	Nilai Lahan	15	<ul style="list-style-type: none"> - Naik - Tetap - Menurun
4	Jenis Usaha Pertanian	10	<ul style="list-style-type: none"> - Meningkat - Tetap - Menurun
5	Nilai Produksi	10	<ul style="list-style-type: none"> - Meningkat - Tetap - Menurun
6	Alat Pengangkutan	15	<ul style="list-style-type: none"> - Selalu tersedia - Kadang-kadang - Tidak Tersedia
7	Kondisi Jalan	10	<ul style="list-style-type: none"> - Baik - Sedang - Buruk
8	Tenaga Kerja	10	<ul style="list-style-type: none"> - Tersedia - Kurang tersedia - Tidak tersedia
9	Manajemen	10	<ul style="list-style-type: none"> - Sangat baik - Baik - Buruk

Penilaian untuk menentukan nilai dari indikator dilakukan dengan menggunakan analisis skala likert dengan kategori sebagai berikut:

- 5 = Tersedia, sangat mudah, sangat berkembang dan terpenuhi
- 3 = Tersedia, namun belum maksimal
- 1 = Tidak tersedia

Penilaian untuk mengetahui peran transportasi pedesaan dalam peningkatan hasil pertanian di Kecamatan Kindang dengan melihat 3 variabel yang dilakukan dengan pengskorsiran nilai bobot variabel dengan kategori sebagai berikut:

- 75 – 100 % : Baik
- 50 - 74,9 % : Sedang
- <50 % : Rendah

Dengan menganalisis peran transportasi pedesaan yang ada di Kecamatan Kindang maka akan diketahui arah transportasi pedesaan kedepannya. Potensi merupakan produksi ditambah dengan jenis usaha, usaha pertanian di Kecamatan Kindang bercocok tanam, hasilnya ada yang dijual dan ada yang dikonsumsi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat itu sendiri. Untuk mengetahui sejauh mana jumlah produksi pertanian yang ada di Kecamatan Kindang apakah merupakan surplus dan defisit maka metode analisis yang digunakan adalah dengan melihat standar kebutuhan konsumsi pangan perkapita pertahun, dan jumlah penduduk yang ada di Kecamatan

Kindang. Dengan metode ini akan menghasilkan apakah produksi pertanian di Kecamatan Kindang berpotensi , ataukah hanya mampu memenuhi kebutuhan konsumsi pangan, di Kecamatan sendiri atau berpotensi untuk ekspor.

Maka yang pertama dilakukan adalah menghitung jumlah konsumsi pangan di Kecamatan Kindang itu sendiri, berikut rumus yang digunakan:

$$K_i = P \times I$$

Dimana:

K_i = Jumlah Konsumsi Pangan (Padi, Jagung, Ubi kayu, Ubi jalar, Kacang Tanah) /di Kec. I/ton/tahun

P = Jumlah Penduduk

I = Standar Konsumsi Pangan/kapita/ton.tahun

- Beras = 139 Kg/Kapita/Tahun
- Jagung = 106 Kg/Kapita/Tahun
- Ubi Kayu = 56,30 Kg/Kapita/Tahun
- Ubi Jalar = 41,1 Kg/Kapita/tahun
- Kacang Tanah = 0,99 Kg/Kapita/Tahun

Selanjutnya untuk mengetahui apakah produksi pertanian di Kecamatan Kindang merupakan surplus atau defisit maka dibandingkan dengan jumlah total produksi pertanian yang ada di

Kecamatan Kindang dengan jumlah konsumsi pangan di Kecamatan Kindang itu sendiri. Berikut rumus yang digunakan:

$$X = Si - Ki$$

Dimana

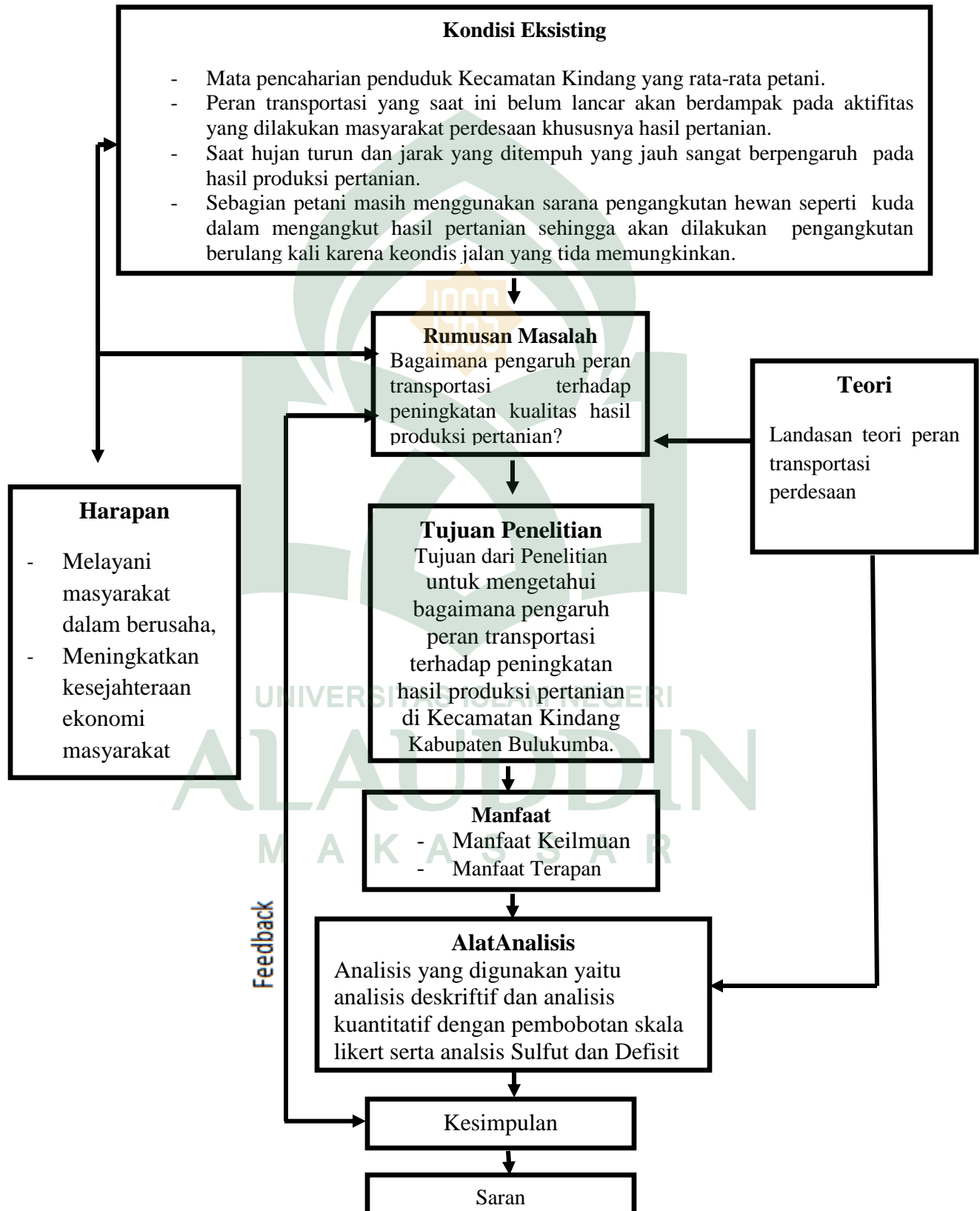
X = Hasil Produksi

Si = Total Produksi Pangan di Kecamatan i/ton/tahun

Ki= Jumlah Konsumsi pangan di Kec.i/ton/tahun

Nilai X digunakan untuk mengetahui sejauh mana hasil produksi pangan dalam memenuhi kebutuhan konsumsi berbagai tanaman pangan di Kecamatan Kindang. Tersebut jika nilai X lebih besar dibandingkan dengan nilai Ki maka hasil produksi pertanian dikecamatan tersebut sifatnya suplay, namun jika nilai X lebih kecil maka produksi perikanan di Kecamatan tersebut sifatnya defisit. Selanjutnya jika nilai X dikatakan suplay maka nilai X dibanding dengan jumlah konsumsi pertanian yang ada di Kabupaten Bulukumba, hal ini dilakukan untuk mengetahui sejauh mana sektor pertanian di Kecamatan Kindang dalam memenuhi kebutuhan konsumsi pangan di Kabupaten Bulukumba.

F. KerangkaPikir



BAB IV

TINJAUAN KAWASAN PENELITIAN

A. Gambaran Umum Wilayah Makro

1. Letak Geografis dan Batas Wilayah

Kabupaten Bulukumba terletak pada bagian selatan dan jarak dari Ibukota Propinsi Sulawesi Selatan kurang lebih 153 Kilometer dengan luas wilayah 1.154,67 Km², yang terdiri atas 10 Kecamatan, 27 Kelurahan dan 102 Desa. Kabupaten Bulukumba merupakan salah satu Kabupaten yang terletak di Provinsi Sulawesi selatan, secara geografis Kabupaten ini terletak antara 05⁰20' – 05⁰40' dan antara 119⁰58' – 120⁰28' BT. Secara administratif Kabupaten Bulukumba berbatasan dengan:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Sinjai,
- Sebelah Timur berbatasan dengan Teluk Bone,
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Flores, sedangkan
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Bantaeng.

PETA ADMINISTRASI KABUPATEN



2. Tofografi, Kelerengan dan Jenis Tanah

a. Tofografi

Wilayah Kabupaten Bulukumba hampir 95,4 % berada pada ketinggian 0 sampai 1000 meter diatas permukaan laut (dpl) dengan tingkat kemiringan tanah umumnya 0-8 %. Ketinggian tanah digolongkan pada tabel 4.1 berikut:

Tabel 4.1
Persentase Ketinggian Dari permukaan laut
di Kabupaten Bulukumba Tahun 2009

Ketinggian (Meter)	Presentase (%)
0-25	24
25-100	32
100-500	34
500-1000	7
Diatas 1000	3

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Bulukumba 2010

b. Kemiringan Lereng

Keadaan permukaan lahan di Kabupaten Bulukumba bervariasi mulai dari landai, bergelombang hingga curam. Untuk kemiringan tanah umumnya 2-8 % terdapat sekitar 32 aliran sungai yang dapat mengairi sawah, sehingga merupakan daerah potensi pertanian. Berikut tabel 3.2 yang menyajikan persentase kemiringan lereng:

PETA tofografi

KABUPATEN



Tabel 3.2
Persentase Kemiringan Lereng Kabupaten Bulukumba
Tahun 2009

Kemiringan Lereng	Persentase (%)
0-2	34
2-4	46
15-40	16
Diatas 40	5

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Bulukumba 2010

c. Jenis Tanah

Jenis tanah yang ada di Kabupaten Bulukumba adalah alluvial hidromorf, andosolsl, renzina, laterik, latosol, mediteran, plnosol dan regosol.

d. Keadaan Iklim

Wilayah Kabupaten Bulukumba berada pada ketinggian 0 – sampai dengan 1000 meter diatas permukaan laut (mdpl) dengan tingkat kemiringan umumnya 0-8 %. Curah hujannya rata-rata 230 mm perbulan dan rata-rata hujan 11 hari perbulan.

3. Keadaan Penduduk

Penduduk merupakan hal yang penting dalam suatu pembangunan wilayah, penduduk adalah bagian yang sangat penting untuk melihat laju peningkatan suatu wilayah. Kabupaten Bulukumba memiliki jumlah penduduk pada tahun 2009 mencapai 394.746 jiwa, yang berarti mengalami

peningkatan 1,06 % dari tahun 2009 dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 0,74 % pertahun selama priode 2005-2010. Berikut tabel 4.3 yang menjelaskan tentang banyaknya penduduk Kabupaten Bulukumba dan laju pertumbuhannya tahun 2005-2009.

Tabel 4.3
Banyaknya Penduduk Kabupaten Bulukumba dan Laju
Pertumbuhannya Tahun 2005-2009

No	Kecamatan	2005	2006	2007	2008	2009	Laju Pertumbuhan 2005-2009
1.	Gantarang	67.970	68.774	68.835	69.607	70.301	0.61
2.	Ujungbulu	41.289	41.775	42.131	42.702	43.161	0.86
3.	Ujung Loe	36.248	36.673	36.900	37.311	37.722	0.74
4.	Bontobahari	22.608	22.871	23.213	23.469	23.774	0.95
5.	Bontotiro	24.349	24.633	24.986	25.261	25.580	0.94
6.	Herlang	23.598	23.873	24.220	24.487	24.786	0.94
7.	Kajang	44.866	45.393	45.473	45.980	46.405	0.63
8.	Bulukumpa	54.616	55.261	55.362	55.784	56.354	0.54
9.	Rilau Ale	34.158	34.559	38.873	35.261	35.657	0.81
10	Kindang	29.709	30.058	30.246	30.681	31.006	0.82
Bulukumba		379.411	383.870	386.239	390.543	394.746	0.74

Sumber: Bulukumba dalam Angka 2010

a. Penduduk Menurut Angkatan Kerja

Penduduk Usia Kerja (PUK) didefinisikan sebagai penduduk yang berumur 15 (lima belas) tahun keatas yang bekerja selama seminggu. Penduduk usia kerja terdiri dari angkatan kerja dan bukan angkatan kerja. Mereka yang termasuk angkatan kerja yakni penduduk yang bekerja atau

sedang mencari pekerjaan , sedang yang bukan angkatan kerja adalah mereka yang bersekolah, mengurus rumah tangga atau melakukan kegiatan lain. Penduduk usia kerja di Kabupaten Bulukumba pada tahun 2009 berjumlah 288.532 jiwa yang terdiri dari 157.380 perempuan dan 131.152 laki-laki, meningkat 7,66 % jika dibandingkan tahun 2008 yakni 268.013. Penduduk usia kerja yang termasuk angkatan kerja berjumlah 195.722 jiwa atau 67,83 % dari seluruh penduduk usia kerja.

Dari seluruh angkatan kerja yang berjumlah 195.722 jiwa tercatat bahwa 11.178 orang dalam status mencari pekerjaan. Dari angkatan tersebut tercatat tingkat pengangguran terbuka di Kabupaten Bulukumba pada tahun 2009 sebesar 5,71 %, persentase tersebut menunjukkan bahwa jumlah pengangguran mengalami penurunan sekitar 0,56 % dari 6,27 % tahun 2008. Berikut tabel yang menyajikan banyaknya penduduk yang berumur 15 tahun keatas yang bekerja, sebagai berikut:

Tabel 4.4
Banyaknya Penduduk Berumur 15 Tahun Ke Atas yang Bekerja Menurut
Lapangan Usaha Tahun 2009

No	Lapangan Kerja	Laki (Jiwa)	Perempuan (Jiwa)	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
1.	Pertanian	72.905	49.066	121.971	66.09
2.	Industri Pengolahan	4.459	4.736	9.195	4.98
3.	Perdagangan,Rumah dan Hotel	10.795	15.183	25.978	14.08
4.	Jasa Kemasyarakatan	6.640	6.611	13.251	7.18
5.	Lainnya	13.046	1.103	14.149	7,67
Bulukumba		107.845	76.699	184.544	100,00

Sumber: Bulukumba dalam Angka 2010

b. Penduduk Menurut Jenis Kelamin

Jika dilihat dari jenis kelamin, maka penduduk berjenis kelamin perempuan lebih banyak dibanding dengan penduduk berjenis kelamin laki-laki yakni 206.436 jiwa lebih banyak dibandingkan penduduk laki-laki yakni 188,31 jiwa. Dengan demikian rasio jenis kelamin antara perempuan dan laki-laki yakni 91, yang berarti jika terdapat 100 orang penduduk perempuan maka terdapat 91 orang penduduk laki-laki. Berikut tabel yang menjelaskan tentang banyaknya penduduk menurut jenis kelamin di Kabupaten Bulukumba tahun 2005-2009.

Tabel 4.5
Banyaknya Penduduk Kabupaten Bulukumba
Menurut Jenis Kelamin dan Rasio Jenis Kelamin Tahun 2005-2009

No	Kecamatan	Jenis Kelamin (Jiwa)		Jumlah	Rasio Jenis Kelamin
		Laki-laki	Perempuan		
1.	Gantarang	34.476	35.825	70.301	96
2.	Ujungbulu	20.784	22.377	43.161	93
3.	Ujung Loe	17.907	19.815	37.722	90
4.	Bontobahari	10.945	12.829	23.774	85
5.	Bontotiro	11.643	13.937	25.580	84
6.	Herlang	11.372	13.414	24.786	85
7.	Kajang	22.137	24.268	46.405	91
8.	Bulukumba	27.589	28.765	56.354	96
9.	Rilau Ale	16.870	18.787	35.657	90
10.	Kindang	14.587	16.419	31.006	89
Bulukumba	2009	188.310	206.436	394.746	91
	2008	186.329	204.214	390.543	91
	2007	183.737	202.502	386.239	91
	2006	182.551	201.319	383.870	91
	2005	179.938	199.473	379.411	90

Sumber: Bulukumba Dalam Angka 2010

4. Penggunaan Lahan

Kabupaten Bulukumba mempunyai luas 1.154,67 Km² terdiri dari sepuluh (10) Kecamatan dengan luas lahan yang bervariasi. Adapun luas lahan masing-masing Kecamatan tersebut secara rinci dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.6
Luas Wilayah, Jumlah Kecamatan di Kabupaten Bulukumba
Tahun 2009

No	Kecamatan	Luas (Km) ²	Persentase (%)
1	Gantarang	173,51	15,03
2	Ujung Bulu	14,44	1,25
3	Ujung Loe	144,31	12,50
4	Bonto Bahari	108,6	9,41
5	Bonto Tiro	78,34	6,78
6	Herlang	68,79	5,96
7	Kajang	129,06	11,18
8	Bulukumpa	171,33	14,84
9	Rilau Ale	117,53	10,18
10	Kindang	148,76	12,88
Bulukumba		1154,64	100,00

Sumber: Kantor BPS Kabupaten Bulukumba tahun 201

Berdasarkan tabel 4.6 diketahui bahwa Kecamatan Gantarang adalah Kecamatan terluas dengan luas lahan 173,51 Km² atau 15 % dari keseluruhan luas lahan yang ada di Kabupaten Bulukumba. Kecamatan Bulukumpa adalah Kecamatan berikutnya yang mempunyai lahan cukup luas yaitu 171,33 Km² atau hampir 15 % dari seluruh lahan Kabupaten. Kecamatan Ujung Loe, Kajang, Rilau Ale, dan Kindang, mempunyai proporsi luas lahan masing-masing sebesar 12 %, 11 %, 10 %, dan 12 %. Sedangkan Kecamatan lain termasuk kedalam Kecamatan-Kecamatan yang mempunyai lahan kecil karena luas lahannya tidak mencapai 10 % dari luas lahan Kabupaten Bulukumba. Kecamatan tersebut adalah Ujung

Bulu, Bonto Bahari, Bonto Tiro, dan Herlang. Kecamatan yang mempunyai luas paling kecil adalah Ibukota Kabupaten bulukumba yaitu Kecamatan Ujung Bulu yang hanya mempunyai luas lahan 14,44 km² atau hanya 1 % dari luas Kabupaten.

Penggunaan lahan di Kabupaten Bulukumba ini secara garis besar dapat dibagi tiga macam penggunaan lahan yaitu lahan sawah, lahan pertanian bukan sawah, dan lahan bukan pertanian. Adapun luas masing-masing penggunaan tersebut dapat dilihat pada tabel:

Tabel 4.7
Penggunaan Lahan Menurut Jenis Penggunaan
di Kabupaten Bulukumba
Tahun 2010

No	Jenis Penggunaan	Luas (Ha)	Persentase (%)
1	Lahan Sawah	22458,46	19,45
2	Lahan Pertanian Bukan Sawah	76219,67	66,01
3	Lahan Bukan Pertanian	16788,87	14,54
Jumlah		115467	100,00

Sumber: BPS Kabupaten Bulukumba 2010

Lahan sawah di Kabupaten Bulukumba secara umum ditanami tanaman padi sehingga penggunaan lahan sawah ini juga dapat menggambarkan bagaimana produksi padi di Kabupaten Bulukumba secara kasar. Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa penggunaan lahan untuk sawah pada tahun 2010 adalah 22.458,46 Ha atau sekitar 19 % dari keseluruhan luas wilayah Kabupaten Bulukumba.

Walaupun demikian lahan persawahan ini dinilai masih jauh lebih kecil dibanding dengan lahan pertanian lainnya yang tidak termasuk lahan sawah. Lahan pertanian bukan sawah mempunyai komposisi yang paling luas yaitu 76.219,67 Ha atau sekitar 66 % dari keseluruhan luas lahan di Kabupaten Bulukumba. Lahan pertanian terdiri dari Tegal, Hutan rakyat, Kolam, Padang Rumput, dll. Selain itu jenis penggunaan lahan yang ketiga adalah lahan yang sama sekali tidak digunakan untuk kegiatan pertanian meliputi perumahan. Hutan Negara, Jalan, Sungai, dll. Lahan Bukan Pertanian ini menempati porsi yang paling kecil diantara penggunaan lahan lainnya yaitu 16.788,87 Ha atau sekitar 15 % dari Luas Wilayah Kabupaten Bulukumba.

a. Lahan Sawah

Secara geografis lahan-lahan sawah ini terletak di Kecamatan dengan tofografi yang datar dan sebagian di daerah perbukitan sampai ketinggian 100 m Dpl dan umumnya pada daerah-daerah aliran sungai dan sekitarnya. Kisarannya dimulai dari daerah kota mengarah ke Barat Ibukota Kabupaten Bulukumba. Sedangkan wilayah Timur Kabupaten Bulukumba merupakan daerah yang kurang potensi sebagai lahan persawahan karena kondisi wilayah merupakan pesisir dengan struktur tanah liat, keras dan berbatu.

Lahan sawah yang ada diatas secara umum ditanami padi dengan frekuensi penanaman yang sangat tergantung pada fasilitas

irigasi. Untuk lahan sawah di Kabupaten Bulukumba ini saluran irigasi dengan jenis irigasi teknis, tapi hanya saluran irigasi dengan jenis $\frac{1}{2}$ teknis, irigasi sederhana, dan irigasi desa/non PU, selain itu masih terdapat pula lahan yang belum mendapat saluran irigasi sehingga masih mengandalkan hujan atau pasang surutnya air laut.

Lahan sawah yang ada di Bulukumba sebagian besar ditamani sebanyak dua kali setiap tahun bahkan ada beberapa yang ditanami hingga mencapai tiga kali dalam satu tahun. Adapun secara rinci lahan sawah menurut irigasi di Kabupaten Bulukumba.

Selain lahan persawahan yang ada di Kabupaten Bulukumba terdapat pula pertanian tanaman pangan 3 tahun terakhir yang mengalami laju peningkatan yang cukup pesat, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.8
Luas Panen dan Produksi Tanaman Pangan Di Kabupaten Bulukumba
Tahun 2008-2010

Komoditi		Tahun		
		2008	2009	2010
Kacang Ijo	Luas Panen (Ha)	931	937	1.019
	Produksi (Ton)	3.124	3.127	3.301
	Rata-rata Produksi (Kw/Ha)	38.55	38.58	38.63
Kedelai	Luas Panen (Ha)	6.46	7.11	11
	Produksi (Ton)	8.57	12	14
	Rata-rata Produksi (Kw/Ha)	21.1	31.74	15
Kacang Tanah	Luas Panen (Ha)	3.597	3.878	4.081
	Produksi (Ton)	3.48	3.545	4.955
	Rata-rata Produksi (Kw/Ha)	9.14	9.67	12.14
Ubi Jalar	Luas Panen (Ha)	49	491	761
	Produksi (Ton)	5.969	6.369	9.534
	Rata-rata Produksi (Kw/Ha)	108.73	129.7	125.28

Sumber: Kantor Petanian Kabupaten Bulukumba Tahun 2010

5. Keadaan Produk Domestik Regional Bruto

Kondisi ekonomi Kabupaten Bulukumba yang dicerminkan oleh PDRB khususnya pada lapangan usaha pertanian lima tahun terakhir memperlihatkan peningkatan tiap tahunnya. Dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.9
PDRB Menurut Lapangan Usaha Pertanian di Kabupaten Bulukumba
Tahun 2005-2009

No	Tahun	PDRB Pertanian (Rp)	Persentase (%)
1.	2005	923 930,00	16,5
2.	2006	994 946,38	17,8
3.	2007	1 101 787,06	19,7
4.	2008	1 173 974,66	21
5.	2009	1 382 858,67	24,7
Jumlah		5.577.495	100

Sumber: Kabupaten Bulukumba Dalam Angka 2010

Dengan melihat tabel diatas dapat disimpulkan bahwa PDRB Kabupaten Bulukumba khususnya pada bidang pertanian dari tahun ketahun mengalami peningkatan yang signifikan, dimana pada tahun 2009 mencapai Rp 1.382.858,67 dibandingkan dengan PDRB pada tahun 2005 hanya mencapai Rp 923.930,00. Sehingga dapat dikatakan bahwa PDRB Kabupaten Bulukumba sangat berpengaruh pada hasil produksi pertanian.

Transportasi sangat berpengaruh penting terhadap peningkatan hasil produksi pertanian dimana terlihat pada PDRB pertanian diatas memperlihatkan setiap tahunnya mengalami peningkatan yang cukup signifikan seperti halnya PDRB pertanian yang ada pada tabel 4.9, ini tidak terlepas dari adanya pengaruh peran transportasi dalam peningkatan hasil-hasil produksi pertanian. Berikut ini tabel PDRB lapangan usaha pertanian.

Tabel 4.10
PDRB Menurut Lapangan Usaha Transportasi Kabupaten Bulukumba
Tahun 2005-2009

No	Tahun	PDRB Transportasi	Persentase (%)
1.	2005	36 403,06	15,9
2.	2006	42 706,52	18,7
3.	2007	41,740,22	18,3
4.	2008	48 325,30	21,2
5.	2009	58 466,24	25,6
Jumlah		227 640	100

Sumber: Kantor BPS Kabupaten Bulukumba Tahun 2010

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa PDRB Kabupaten Bulukumba khususnya pada lapangan usaha transportasi mengalami peningkatan, terlihat pada tahun 2009 mencapai Rp 58 466,24 dengan persentase 25,6 %, dibandingkan pada tahun 2005 mencapai Rp 36 403,06 dengan persentase 15,9 %.

B. Gambaran Umum Kawasan Penelitian

1. Kondisi Geografi

Kecamatan Kindang merupakan salah satu Kecamatan yang beada pada Kabupaten Bulukumba Provinsi Sulawesi Selatan dengan jarak dari Ibokota Kabupaten 37 km dan merupakan kawasan pertanian di Kabupaten Bulukumba yang terdiri atas 8 Desa dan 1 Kelurahan., yang berbatasan dengan :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Sinjai
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Bulukumpa dan Kecamatan Rilau Ale
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Gantarang
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Bantaeng

Menurut jaraknya, letak masing-masing Kelurahan ke Kecamatan berkisar 5 Km sampai dengan jarak 10-18 Km. Luas wilayah Kecamatan Kindang secara keseluruhan berdasarkan wilayah Kelurahan pada tabel 4.11

PETA ADMIN KECAMATAN



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN
M A K A S S A R

Tabel 4.11
Luas Wilayah dan Klasifikasi Menurut Desa/Kelurahan
di Kecamatan Kindang Berdasarkan Tahun 2010

No	Desa/Kelurahan	Luas (Km) ²	Klasifikasi
1	Balibo	8,50	Swasembada
2	Mattirowalie	4,50	Swasembada
3	Benteng Palioi	10,50	Swasembada
4	Garuntungan	13,75	Swasembada
5	Anrihua	27,00	Swasembada
6	Borongrappoa	21,86	Swasembada
7	Tammaona	17,05	Swasembada
8	Kindang	40,27	Swasembada
9	Oro Gading	5,33	Swasembada
Kecamatan Kindang		148,76	

Sumber: Kantor BPS Kabupaten Bulukumba 2011

2. Tofografi, Kelerengan, dan Jenis Tanah

Kecamatan Kindang merupakan daerah bukan pantai, tofografi ketinggian 0-8 %, 15-25 % dan 40 %, sedangkan untuk tingkat kemiringan lereng di Kecamatan Kindang yaitu kemiringan tanah pada umumnya 2-4 % terdapat 32 aliran sungai yang dapat mengairi persawahaan, sehingga merupakan daerah potensi pertanian. Disamping itu jenis tanah yang ada di Kecamatan Kindang yaitu pada umumnya jenis tanah andosol.

3. Klimatologi

Johan dan Hols H (1993) dalam Mary (1993) dalam Sukiran (1996) menjelaskan bahwa curah hujan antara 1200-1500 mm/tahun, sesuai dengan

budidaya pertanian dan curah hujan 1500 – 3000 mm/tahun sesuai dengan budidaya peternakan.³⁵

Kecamatan Kindang merupakan daerah yang memiliki dua musim yaitu musim hujan dan musim kemarau. Hampir sepanjang tahun 2009 Kecamatan Kindang mengalami musim hujan, curah hujan terbesar dari tahun ketahun terjadi pada bulan April-Mei, sedangkan bulan september mengalami musim kemarau. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.12 berikut:

Tabel 4.12
Jumlah Curah Hujan Lima Tahun Terakhir
Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba

Bulan	Curah Hujan				
	2005	2006	2007	2008	2009
Januari	120	156	112	123	171
Februari	114	251	106	67	84
Maret	122	140	149	142	253
April	117	237	92	96	556
Mei	166	126	74	181	560
Juni	143	252	66	55	364
Juli	217	108	75	148	196
Agustus	43	32	-	38	81
September	-	27	-	-	35
Oktober	8	37	-	101	106
November	65	41	46	25	206
Desember	83	69	104	107	168
Jumlah	1201	1476	824	1083	2780

Sumber : Kantor BPS Kabupaten Bulukumba Tahun 2010

³⁵ Winarno Nudsin, “Analisis Pengembangan Lahan Permukiman Kota Salakan ditinjau dari Aspek Fisik Lahan” (Sripsi Sarjana, Fakultas Teknik Universitas 45, Makassar, 2007), h. 48

Peta Topografi



Peta curah hujan kec.



4. Kependudukan

a. Jumlah Penduduk

Penyajian data dan informasi tentang penduduk merupakan salah satu faktor penting yang dapat diidentifikasi karena dapat memberikan indikasi tentang pikiran dan penyediaan lapangan kerja di daerah tersebut pada masa mendatang. Tabel berikut merupakan jumlah penduduk menurut jenis kelamin di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba.

Tabel 4.13
Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin
Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba
Tahun 2010

No	Desa/Kelurahan	Penduduk		Jumlah (Jiwa)
		Laki-laki (Jiwa)	Perempuan (Jiwa)	
1	2	3	4	5
1.	Balibo	1.495	1.555	3.050
2.	Mattirowalie	1.709	1.916	3.625
3.	Benteng Palioi	2.106	2.414	4.520
4.	Garuntungan	1.441	1.591	3032
5.	Anrihua	1.718	2.282	4000
6.	Borongrappoa	1.992	2.309	4.301
7.	Tamaona	1.188	1.243	2.431
8.	Kindang	2.295	2.329	4.624
9.	Orogading	643	780	1.423
Kecamatan Kindang		14.587	16.419	31.006

Sumber: Kantor BPS Kabupaten Bulukumba

Jumlah penduduk di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba sebanyak 31.006 jiwa yang terdiri dari 14.587 jiwa laki-laki dan 16.419 perempuan. Desa atau Kelurahan yang memiliki jumlah penduduk

terbanyak adalah desa Kindang dengan jumlah penduduk 4.624 jiwa, sedangkan Desa/Kelurahan yang berpenduduk paling rendah adalah Desa Orogading dengan jumlah 1.423 jiwa.

b. Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur

Jumlah penduduk merupakan modal dasar dalam pengembangan suatu wilayah. Apabila jumlah penduduk yang tinggi tidak diimbangi dengan potensi sumber daya alam yang dimiliki dan peningkatan kualitas sumber daya manusia, akan menimbulkan masalah dalam memajukan perekonomian wilayah.

Penduduk di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba didominasi oleh kelompok umur usia produktif (15-39 tahun) yaitu 13.313 jiwa atau sekitar 41 % dari total penduduk Kecamatan Kindang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.14
Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur
Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba
Tahun 2010

No	Kelompok Umur	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah
1.	0-4	1588	1555	3143
2.	5-9	1654	1546	3200
3.	10-14	1731	1644	3375
4.	15-19	1476	1654	3130
5.	20-24	1127	1478	2605
6.	25-29	1246	1596	2842
7.	30-34	1117	1352	2469
8.	35-39	1025	1242	2267
9.	40-44	865	1001	1866
10.	45-49	726	805	1531
11.	50-54	581	681	1262
12.	55-59	451	535	986
13.	60-64	369	487	856
14.	65 ⁺	631	843	1474
Jumlah		14.587	16.419	31.006

Sumber: Kantor BPS Kabupaten Bulukumba

c. Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencaharian

Jumlah penduduk di Kecamatan Kindang berdasarkan mata pencaharian didominasi oleh petani yaitu jiwa dan pedagang jiwa, PNS jiwa, Pelajar jiwa, dan lain-lain, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.15
Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencapaian
Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba
Tahun 2009

No	Mata Pencapaian	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
1.	Petani	9978	32.1
2.	Pedagang	216	0.69
3.	PNS	139	0.45
4.	TNI/POLRI	22	0.07
5.	Pensiunan PNS	26	0.08
6.	Pelajar	13.052	42.1
7.	Tidak Bekerja	2330	7.51
8.	Lain-lain	5243	16.9
Jumlah		31.006	100.00

Sumber: Kecamatan Kindang Dalam Angka 2010

5. Sarana dan Prasarana

a. Sarana dan Prasarana Transportasi

Adanya sarana dan prasarana transportasi di daerah akan mempertinggi daya jangkau (aksesibilitas) daerah yang bersangkutan, yang pada gilirannya akan mempengaruhi sistem aktivitas dari daerah yang dimaksud dari daerah yang dimaksud.³⁶ Pengaruh yang dimaksud disebabkan karena perilaku perorangan dan lembaga dalam menentukan lokasi mereka beraktivitas. Mereka akan memilih daerah dimana daya jangkau (aksesibilitasnya) paling mudah. Akibatnya mudah diduga, daerah yang daya jangkau tinggi

³⁶ KBK Rekayasa Transportasi, *Perencanaan Transportasi*, Bandung, 1996. H 2-5

makin diminati perorangan dan lembaga untuk aktivitasnya yang pada gilirannya daerah tersebut menjadi makin berkembang dan berkembang.

Dilain pihak pola aktivitas bersama-sama dengan saran dan prasarana yang ada akan menyebabkan perilaku orang dalam kegiatan transportasi berubah pula, dimana dalam hal ini diindikasikan dengan adanya kebutuhan transportasi yang makin meningkat, terutama didaerah dimana perkembangan aktivitas kegiatan manusia yang tinggi. Akibat dari hal ini ketidakseimbangan antara sarana dan prasarana transportasi dengan kebutuhan pergerakan yang merangsang adanya kebutuhan untuk menyediakan sarana dan prasarana yang lebih baik. Sehingga, adanya peningkatan daya jangkau masyarakat.

1) Sarana

Dalam rangka menunjang perekonomian di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba dan kelancaran dalam mendistribusikan hasil-hasil pertanian bagi para petani dan masyarakat lainnya. Daerah Kecamatan Kindang dengan kondisi sarana yang cukup memadai untuk pengangkutan barang termasuk angkutan komoditi pertanian.

Jenis sarana yang digunakan untuk pengangkutan komoditi dari tempat produksi setempat pengumpul menggunakan roda dua (motor) dan roda empat (mobil) dengan jumlah produksi yang lebih banyak, namun masih adapula petani menggunakan tenaga kuda karena jalan yang ada tidak dapat dilalui dengan kendaraan roda dua maupun roda empat. Pengangkutan ini

dilakukan oleh pedagang yang langsung membeli hasil pertanian ditempat produksi.

Jumlah sarana angkutan di Kecamatan Kindang , khususnya sarana angkutan barang untuk mengangkut hasil produksi pertanian yang ada di beberapa desa di Kecamatan Kindang seperti sarana angkutan truk dan pick up. Berikut tabel yang menyajikan banyaknya sarana angkutan:

Tabel 4.16
Banyaknya Sarana Angkutan
Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba
Tahun 2006-2010

No	Sarana Angkutan	2006	2007	2008	2009	2010
1.	Mobil Pribadi	36	52	64	94	108
2.	Pete-Pete	32	32	36	36	48
3.	Truk	5	5	8	10	21
4.	Pick Up	12	23	30	39	27
5.	Motor	115	298	869	1532	1992
6.	Sepeda	15	15	26	31	39
Jumlah		215	425	1033	1773	3829

Sumber: Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Bulukumba 2011

Pada tabel 4.16 dapat dilihat bahwa sarana angkutan yang ada di Kecamatan Kindang tiap tahunnya mengalami peningkatan terutama pada sarana angkutan motor yang peningkatannya sangat signifikan dari tahun 2008-2010, urutan kedua adalah sarana angkutan Mobil pribadi yang mengalami peningkatan cukup signifikan pada tahun 2009-2010, sedangkan

yang lainnya seperti pete-pete, truk, pick up dan sepeda mengalami peningkatan yang tidak melaju seperti sarana angkutan lainnya.

Kecamatan Kindang masih membutuhkan sarana angkutan yang lebih banyak lagi seperti truk, pick up, karena dengan sarana tersebut dapat lebih memadai dalam pengangkutan hasil produksi pertanian dengan jumlah yang lebih besar. Hal ini didasarkan pada hasil produksi pertanian yang ada di Kecamatan Kindang yang setiap tahunnya mengalami peningkatan sehingga membutuhkan sarana angkutan barang untuk mengangkut hasil produksi pertanian ketempat pemasaran.

a) Jalan

Jalan merupakan prasarana untuk memperlancar kegiatan perekonomian, dalam pembangunan pertanian transportasi sangat penting karena menentukan kelancaran pemasaran hasil produksi setempat serta barang yang dibutuhkan masyarakat yang tidak dihasilkan sendiri, serta dengan menjangkau kantong-kantong produksi. Tanpa prasarana yang memadai, maka komoditas yang diproduksi setempat akan bernilai rendah karena biaya pengangkutan yang tinggi untuk sampai kepasar, bahkan keadaan ini juga akan mengakibatkan menurunnya kualitas komoditas pertanian sejalan dengan bertambahnya waktu yang terbuang, sehingga akan mengakibatkan harga semakin rendah.

Pembangunan prasarana sangat penting karena menentukan kelancaran pergerakan dan pemasaran hasil pertanian setempat. Serta

distribusi hasil pertanian yang tidak dapat diproduksi sendiri serta untuk meningkatkan hasil-hasil produksi. Maka jalan merupakan prasarana transportasi darat yang memperlancar kegiatan perekonomian suatu wilayah atau kawasan. Tanpa prasarana jalan yang memadai, maka hasil produksi pertanian masyarakat suatu kawasan tidak memiliki nilai ekonomi yang tinggi, karena biaya angkutan yang tinggi ke pasar.

Kondisi jalan yang ada di Kecamatan Kindang aspal adalah 66,4 km, pengerasan 52,8 km, namun masih ada beberapa jalan yang merupakan jalan tanah yaitu 116,1 km. Jalan tanah yang dimaksud adalah jalan yang dilalui petani yang terdapat pada area pertanian yang sulit dilalui kendaraan apalagi saat hujan turun, sehingga dapat mempengaruhi aktifitas di Desa tersebut. Salah satu penunjang dalam pembangunan suatu wilayah adalah pembangunan jalan, kondisi jalan tani yang ada di Kecamatan Kindang adalah berupa jalan tanah dan penggerasan, yang dapat dilewati oleh mobil pengangkut pertanian sehingga tidak begitu menghambat dalam pengangkutan hasil pertanian yang ada di Kecamatan Kindang.

Peta Kondisi Jalan Kec.



Partisipasi masyarakat petani yang tinggi dalam memperhatikan kondisi jalan, yang biasa dilakukan adalah bergotong royong untuk memperbaiki dengan alat seadanya demi kelancaran pengangkutan hasil pertanian, karena terkadang ada sebagian jalan yang tidak mampu dilewati oleh mobil jika hujan turun, karena kondisinya yang berupa jalan tanah. Berikut tabel yang menyajikan jenis jalan di Kecamatan Kindang.

Tabel 4.17
Jalan Menurut Jenis Jalan
Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba
Tahun 2010

Desa/Kelurahan	Jenis Jalan			
	Aspal (Km) ²	Diperkeras (Km) ²	Tanah (Km) ²	Lainnya (Km) ²
1	2	3	4	5
Balibo	3,5	1,7	8,0	0,3
Mattirowalie	6,0	5,0	11,0	-
Benteng Palioi	7,7	6,5	19,0	-
Garuntungan	5,1	12,7	5,3	-
Anrihua	3,0	22,0	27,0	1,4
Borongrappoa	21,8	3,3	10,0	0,3
Tammaona	9,0	8,8	17,9	0,3
Kindang	10,3	5,3	14,9	-
Orogading	-	7,5	3,0	1,5
Kecamatan Kindang	66,4	52,8	116,1	3,8

Sumber: Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Bulukumba 2010



Gambar 4.1
Kondisi Jalan Aspal, Pengerasan dan Tanah di Kecamatan Kindang
Tahun 2011

b) Jarak

Selain jalan, jarak juga sangat berpengaruh dalam kegiatan perekonomian suatu wilayah, karena dengan menempuh jarak yang jauh dari tempat produksi ketempat pemasaran maka akan berpengaruh pada kualitas hasil pertanian yang diangkut. Dalam hal ini jarak adalah salah satu pengukuran untuk melihat seberapa besar

biaya transportasi/perjalanan dalam menyalurkan distribusi hasil pertanian, adapun jarak yang ditempuh dari hasil produksi ketempat pemasaran yang ada di Kecamatan Kindang berbeda-beda, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.18
Jarak Tempuh dari Desa ke Ibukota Kecamatan Kindang
Kabupaten Bulukumba Tahun 2009

No	Desa/Kelurahan	Jarak Tempuh (Km)
1	Balibo	8
2	Mattirowalie	9
3	Benteng Palioi	15
4	Garuntungan	11
5	Anrihua	5
6	Borongrappoa	0
7	Tammaona	18
8	Kindang	15
9	Orogading	13

Sumber: Kecamatan Kindang dalam Angka 2010

Dari tabel diatas, maka jelas bahwa Kelurahan Borongrappoa adalah Ibukota Kecamatan Kindang, dapat dilihat pada tabel diatas menunjukkan masing-masing Desa memiliki jarak tempuh kurang dari 20 Km, dalam hal ini, desa yang memiliki jarak tempuh paling jauh dari Ibukota Kecamatan adalah Desa Tammaona dengan jarak 18 Km sedangkan jarak tempuh yang paling dekat adalah Desa Anrihua dengan 5 Km.

Ketersediaan sarana angkutan dalam kegiatan pertanian sangat dibutuhkan tidak terkecuali yang ada di Kecamatan Kindang, sarana angkutan yang ada di Kecamatan Kindang bermacam-macam yang digunakan petani seperti yang telah dijelaskan sebelumnya pada tabel 4.16 diatas tentang banyaknya angkutan yang ada di Kecamatan Kindang, namun masih ada sebagian petani yang menggunakan jasa hewan seperti kuda sebagai transportasi pedesaan petani untuk mengangkut hasil pertaniannya sampai ke rumah petani tersebut.

Pengangkutannya pun bervariasi, terkadang petani mengangkut hasil pertaniannya yang telah dibeli oleh pedagang di tempat produksi, namun masih adapula petani yang mengangkut hasil pertaniannya sampai kerumah untuk konsumsi sendiri.

Adanya pengangkutan hasil-hasil pertanian maka biaya transportasi terkadang menghambat arus barang yang akan dipasarkan, konsep yang digunakan dalam pengangkutan hasil pertanian yang ada di Kecamatan Kindang adalah jarak 1-10 Km tarifnya adalah Rp 1000-2000/orang dan jarak 10-19 km 4000/orang, namun adapula dikenakan biaya dengan barang bawaannya dikenakan tarif Rp 5000/karung dengan jarak yang jauh antara 10-18 km namun jarak yang dekat dikenalan tarif Rp 3000 dengan jarak 3-9 Km. Dapat dirata-ratakan tarif angkutan sebesar 6000/orang/karung.

Peta Arus angkutan umum



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN
M A K A S S A R



Gambar 4.2
Pengangkutan Hasil Pertanian di Kecamatan Kindang

b. Sarana dan Prasarana Pertanian

Usaha pertanian yang semakin meningkat dan alat yang lebih moderen membuat para petani dapat meningkatkan hasil pertanian, dengan jalan adanya tersedia alat pertanian yang lebih modern dibanding dengan tahun-tahun sebelumnya, seperti tersedianya alat seperti traktor yang mampu membajak sawah dengan waktu yang singkat dibandingkan dengan tenaga hewan seperti sapi atau hewan lainnya, selain itu barang pertanianpun seperti bibit unggul mampu menghasilkan produksi panen menjadi lebih meningkat.

Kecamatan Kindang adalah merupakan salah satu Kecamatan yang ada di Kabupaten Bulukumba yang tidak terlepas dari kegiatan pertanian, bantuan dari pemerintah untuk menyuplay barang atau alat pertanian pun dapat dirasakan petania yang ada di Kecamatan Kindang.

Berikut adalah tabel 4.20 yang menyajikan alat pertanian yang ada di Kecamatan Kindang.

Tabel 4.19
Banyaknya Alat Pertanian di Kecamatan Kindang
Kabupaten Bulukumba Tahun 2009

No	Alat Pertanian	Jumlah (Unit)	Status
1	Mesin Traktor	26	Pribadi
		5	Pemerintah
2	Mesin penggiling Padi	24	Pribadi
3	Mesin Penggiling Beras	28	Pribadi
4	Mesin Pompa	185	Pribadi
Jumlah		268	

Sumber : Kantor Pertanian Kec. Kindang 2011

Dari tabel 4.20 diatas dapat dilihat bahwa kebutuhan petani akan alat pertanian cukup memadai untuk menggarap lahan pertanian yang ada di Kecamatan Kindang, berikut visualisasi alat dan barang pertanian yang ada di Kecamatan Kindang.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN
 MAKASSAR



Mesin Traktor



Bibit Unggul



Mesin Penggiling

Gambar 4.3
Barang dan Mesin Pertanian di Kecamatan Kindang

Dapat dilihat barang dan alat pertanian diatas sangat menunjang keberhasilan produksi pertanian di Kecamatan Kindang, mesin yang memadai dapat mempersingkat waktu pengarapan lahan pertanian dan barang pertanian mampu menjamin kualitas produksi pertanian.

c. Penggunaan Lahan

Secara umum penggunaan lahan di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba saat ini tertuju pada tegalan, sawah, kebun campur, permukiman, dan hutan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.20 berikut:

Peta Penggunaan Lahan Kec.



Tabel 4.20
Penggunaan lahan di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba
Tahun 2010

No	Penggunaan Lahan	Luas (Km) ²
1.	Tegalan	0,29
2.	Sawah	9.94
3.	Kembun Campur	72.01
4.	Permukiman	3.20
5.	Hutan	40.81
Jumlah		126,25

Sumber: BPS Kabupaten Bulukumba 2011

6. Pertanian di Kecamatan Kindang

Sejalan dengan peningkatan peradaban manusia, pertanianpun berkembang menjadi berbagai sistem. Mulai dari sistem yang paling sederhana sampai sistem yang canggih dan padat modal. Berbagai teknologi pertanian dikembangkan guna mencapai produktivitas yang diinginkan. Dalam pembangunan pertanian bertujuan untuk meningkatkan hasil produksi, selain itu dengan hasil pertanian suatu daerah atau wilayah dapat berkembang dengan pesat lewat hasil alam dalam hal ini meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat khususnya petani di pedesaan dengan sekaligus dapat memperluas lapangan kerja bagi masyarakat lainnya. Namun betapapun pentingnya sektor-sektor lain, usaha yang berkaitan dengan sektor pertanian tetap merupakan bidang usaha yang cocok dalam wilayah pedesaan. Oleh karena itu peningkatan hasil peroduksi pertanian itu sendiri perlu dilakukan

dalam wujud pembangunan pedesaan yang tidak lepas dengan dukungan sarana dan prasarana. Berikut visualisasi keadaan pertanian di Kecamatan Kindang.



Gambar 4.4

Tanaman Pangan di Kecamatan Kindang

a. Jenis Usaha Pertanian

Jenis usaha petani di Kecamatan Kindang belum terlihat adanya perkembangan karena SDM masyarakat petani kurang mengetahui bagaimana mengolah hasil pertanian selain memproduksi sehingga menjadi barang yang dapat di konsumsi langsung, kurangnya pemahaman petani karena kurangnya pemerintah dalam mewujudkan petani yang kreatif, kurangnya penyelenggaraan penguluhan di Kecamatan Kindang sehingga pengetahuan petani hanya bercocok tanam dengan pengalaman yang sudah bertahun-tahun di tekuninya.

Namun lancarnya transportasi ke Desa khususnya di Kecamatan Kindang, maka jenis usaha pertanian seperti tersedianya pupuk, racun hama, alat-alat pertanian (Traktor dll), dapat lebih lancar arus masuk ke desa yang situnjang dengan kondisi jalan yang berupa aspal. Kegiatan pertanianpun tidak terhambat dan produksi pertanian yang meningkat karena mudahnya alat dan barang pertanian di dapatkan, yang tidak meski keluar dari wilayah Kecamatan Kindang.

b. Tanaman Pertanian

Usaha pertanian di Kecamatan Kindang merupakan mata pencaharian utama sebagian besar penduduk Masyarakat Kindang, berbagai tanaman pangan yang dapat dihasilkan seperti padi sawah, jagung, kacang tanah, ubi kayu, ubi jalar. Berikut tabel 4.20 jenis tanaman pangan yang ada di kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba :

Tabel 4.21
Jenis Tanaman Pangan di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba
Tahun 2010

Jenis Tanam	Luas Tanam (Ha)	Luas Panen (Ha)	Produksi (Ton)	Produktivitas (Kw/Ha)
Padi Sawah	4.720	4.720	23.926	50,69
Jagung	962	962	2.852	29,65
Kacang Tanah	47	47	56	11,88
Ubi Kayu	43	43	1140	1265,12
Ubi Jalar	18	18	228	126,75
Jumlah	5790	5790	28202	1484,09

Sumber: Dinas Pertanian Kecamatan Kindang Tahun 2010

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa jenis tanaman yang ada di Kecamatan Kindang adalah padi sawah, jagung, kacang tanah, ubi kayu, dan ubi jalar dari kelima jenis tanam diatas yang paling luas area tanamnya adalah jenis tanam padi sawah yaitu 4.143 Ha denga produksi 21.846 Ton, dan yang menempati posisi paling rendah adalah kacang tanah dengan luas tanam 16 ha dengan produksi 18 ton.

Selain pertanian yang terdapat di Kecamatan Kindang terdapat pua hasil perkebunan yang tidak kalah produktifnya dari hasil pertanian seperti yang disebutkan sebelumnya. Berikut adalah tabel yang mengajikan produksi perkebunan yang ada di Kecamatan Kindang dengan jenis tanaman yang dimilikinya.

Tabel 4.22
Jenis Tanam Perkebunan
Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba
Tahun 2010

No	Jenis Tanam	Luas Area (Ha)	Produksi (Ton)
1.	Kelapa	64,4	51
2.	Kopi	1829,0	1593
3.	Lada	202,4	97
4.	Kakao	1451,0	631
Jumlah		3546,8	2.372

Sumber: Kecamatan Kindang Dalam Angka 2010

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa jenis tanaman perkebunan yang ada di Kecamatan Kindang adalah empat jenis tanam yaitu kelapa, kopi, Lada,

kakao, yang memiliki area paling luas adalah jenis tanaman kopi dengan luas 1.829,0 Ha yang memiliki produksi 1.593 Ton, namun lada adalah jenis tanam paling kecil yaitu memiliki luas area 202,4 ha dengan prosuksi 97 ton.

Kecamatan Kindang kaya akan sumber daya alam selain tanaman pertanian dan perkebunan, terdapat pula tanaman sayur-sayuran yang dapat menunjang kebutuhan sehari-hari masyarakat setempat dan dapat pula sebagai pendapatan masyarakat dengan menjualnya kepasar. Berikut adalah tabel yang menyajikan jenis-jenis tanaman sayuran yang ada di Kecamatan Kindang.

Tabel 4.23
Jenis Tanaman Sayuran
di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba
Tahun 2010

No	Jenis Tanam	Luas (Ha)	Produksi (Ton)
1.	Cabe	9	1,78
2.	Kacang Pannjang	9	3,60
3.	Terung	6	2,52
4.	Buncis	25	2,25

Sumber: Statistik Kabupaten Bulukumba Tahun 2010

Dapat dilihat pada tabel diatas sebagian kecil dari luas Kecamatan Kindang tidak hanya dimanfaatkan untuk tanaman pertanian dan perkebunan maupun yang lainnya, masyarakat juga memanfaatkannya untuk tanaman sayuran. Tanaman sayuran untuk jenis tanaman kacang panjang adalah jenis tanam dengan luas 9 Ha dengan produksi 3,60 ton, dan produksi paling rendah

adalah cabe dengan 1,78 ton dengan luas 9 Ha. Berikut tabel produktifitas pertanian lima tahun terakhir di Kecamatan Kindang.

Tabel 4.24
Produktifitas Komoditas Tanaman Pangan Di Kecamatan Kindang
Kabupaten Bulukumba Tahun 2006-2010

No	Komoditas	2006	2007	2008	2009	2010
1.	Padi					
	• Luas Panen (Ha)	1422	1468	4090	4143	7740
	• Produksi (Ton)	5308	5852	21892	21876	43576
2.	Jagung					
	• Luas Panen (Ha)	53	73	943	909	952
	• Produksi (Ton)	102	175	2481	2994	2570
3.	Kacang Tanah					
	• Luas Panen (Ha)	2	2	51	16	620
	• Produksi (Ton)	3	3	57375	18	1429
4.	Ubi Kayu					
	• Luas Panen (Ha)	15	25	30	56	286
	• Produksi (Ton)	341	348	342	710	4554
5.	Ubi Jalar					
	• Luas Panen (Ha)	2	5	34	16	66
	• Produksi (Ton)	3	38	329	209	868

Sumber: Bulukumba Dalam Angka 2010

Kecamatan Kindang kaya akan sumber daya alam yang dapat dimanfaatkan masyarakat sekitar untuk meningkatkan kesejahteraan hidupnya, ini tidak lepas dari keadaan wilayahnya yang dapat dikatakan sedikit lebih maju dibanding dengan Kecamatan-Kecamatan lain yang ada di Kabupaten Bulukumba, dalam hal ini dilihat dari hasil pertanian yang dimiliki kecamatan kindang, ini karena ditunjang dengan sarana dan prasarana serta tidak lupa pula peran transportasi dalam lingkup ekonomi dengan ketersediaan

alat-alat pertanian, yang dapat menunjang kegiatan pertanian masyarakat Kecamatan Kindang sehingga dapat bekerja dengan tanpa hambatan yang berujung pada peningkatan hasil produksi pertanian.

C. *Karakteristik Responden*

Untuk kebutuhan analisis dalam penelitian ini salah satu yang diperlukan adalah responden dengan cara menyebarkan daftar pertanyaan, maka disajikan dalam beberapa aspek yaitu umur an tingkat pendidikan.

1. **Usia**

Usia adalah salah satu karakteristik responden. Untuk mengetahui berapa jumlah responden berdasarkan umur dapat dilihat pada tabel 5.1 berikut:

Tabel 4.25
Jumlah Responden Menurut Usia
di Kecamatan Kindang Kanupaten Bulukumba Tahun 2011

Umur Responden	Frekuensi	Persentase (%)
20-24	15	15.2
25-34	27	27.3
35-44	38	38.4
>60	19	19.2
Jumlah	99	100.00

Sumber: Data Primer setelah diolah tahun 2011

Berdasarkan tabel 5.2 diatas memberikan indikasi bahwa pada umumnya usia responden dalam penelitian ini tergolong usia produktif, sehingga dapat memberikan informasi yang akurat. Hal ini memberikan

penjelasan bahwa petani yang berusia muda mempunyai kemampuan fisik lebih baik dibanding usia lanjut.

2. Tingkat Pendidikan

Selain jenis usia dalam melakukan responden dalam penelitian ini dapat pula dilihat dari tingkat pendidikan yang dimiliki responden, adapun tingkat pendidikan setiap responden dapat dilihat pada tabel 5.3 berikut:

Tabel 4.26
Jumlah Responden Menurut Tingkat Pendidikan
Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba Tahun 2011

No	Tingkat Pendidikan	Frekuensi	Persentase (%)
1.	SD	37	37.3
2.	SMP	25	25.2
3.	SMA	20	20.2
4.	DIPLOMA	5	5.1
5	SARJANA	12	12.1
Jumlah		99	100.00

Sumber: Data Primer setelah diolah tahun 2011

Dapat dilihat pada tabel 5.3 diatas memberikan indikasi bahwa tingkat pendidikan responden umumnya memiliki tingkat pendidikan Sekolah Dasar (SD), sehingga dalam penelitian ini, penulis menuntun responden untuk menjawab daftar pertanyaan yang dibeikan pada penulis. Namun dari sisi lain dapat peneliti amati, petani dalam wilayah Kecamatan Kindang dapat memberikan informasi yang akurat tanpa dilihat dari tingkat pendidikannya, karena kemampuan untuk memberikan

informasi yang akurat, ini karena pengalaman yang dimiliki selama beberapa tahun mengeluti dunia pertanian.

3. Jenis Pekerjaan

Selain umur dan tingkat pendidikan dapat pula dilihat dari jenis pekerjaan responden karena dalam wilayah Kecamatan Kindang, dari keseluruhan jumlah penduduk memiliki pekerjaan yang merangkap sebagai Petani dan PNS ataupun Swasta, seperti diketahui bahwa keadaan wilayah penelitian dominan lahan pertanian, sehingga semua penduduk memiliki lahan pertanian. Dapat dilihat pada tabel 5.4 berikut jumlah responden berdasarkan jenis pekerjaan:

Tabel 4.27
Jumlah Responden Menurut Jenis Pekerjaan
Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba
Tahun 2011

No	Jenis Pekerjaan	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Petani	32	32.3
2.	PNS	12	12.1
3.	Pedagang	28	28.3
4.	Buruh/Sopir	19	19.2
5.	Pensiunan PNS	8	8.1
Jumlah		99	100.00

Sumber : Data primer setelah diolah tahun 2011

Berdasarkan tabel 5.4 diatas dapat dilihat bahwa jenis pekerjaan responden adalah petani, namun jenis pekerjaan PNS, Pedagang, Buruh/Sopir dan Pensiunan PNS memiliki pekerjaan sampingan yaitu bertani, tapi penulis mencantumkan jenis pekerjaan tetapnya, karena seperti yang telah dijelaskan

sebelumnya bahwa semua masyarakat yang ada di Kecamatan Kindang memiliki lahan pertanian. Jadi yang berprofesi bukan petani pun dapat mengolah lahan pertaniannya.

D. Hasil Responden

a. Wawancara

1. Kebutuhan Alat dan Barang

Kebutuhan barang dan alat pertanian yang tinggi untuk membantu mengolah lahan pertanian tanaman pangan, menurut salah seorang masyarakat Kecamatan Kindang, barang seperti pupuk ataupun bibit unggul sangat dibutuhkan untuk kesuburan tanah dan hasil produksi yang memuaskan serta alat pertanian seperti traktor ataupun mesin yang lainnya sangat membantu dalam penggarapan tanah pertanian.

2. Alat Angkut

Berdasarkan wawancara, transportasi dalam kaitannya dengan alat angkut sangat dibutuhkan oleh masyarakat KIndang, karena tanpa adanya alat angkut yang digunakan oleh petani maka akan menyulitkan untuk melakukan pergerakan arus barang dari produksi ke pengumpul lalu ke pedagang besar atau dari tempat produksi ke rumah petani. Karena disimpan terlalu lama ditempat produksi akan mengakibatkan kualitas produksi menurun.

3. Biaya/Tarif Angkutan

Keberadaan alat angkut yang tersedia dengan banyak mempengaruhi tarif/ biaya angkutan menjadi lebih rendah. Dibanding dengan tarif angkutan yang ada di Kecamatan Gangking 2x lipat dari biaya yang ada di Kecamatan Kindang.

4. Jenis Usaha Pertanian

Kurangnya pengetahuan masyarakat untuk mengolah hasil pertaniannya, namun disisi lain pada jenis usaha dalam lingkup penggarapan tanah/lahan pertanian biasanya petani melakukan usaha dengan cara tumpang sari seperti dalam pasca panen padi pada lahan persawahan para petani biasanya memanfaatkan lahan persawahannya dengan menanam berbagai jenis sayuran dan jagung, karena ditunjang oleh alat dan barang yang mudah tersedia pelayanan transportasi yang lancar di Kecamatan Kindang, membuat jenis usaha petani dibidang bercocok tanam meningkat dari 2x panen menjadi 4 kali panen/tahun dengan berbagai jenis tanaman pangan dengan lahan itu sendiri.

5. Kondisi Jalan

Kecamatan Kindang lebih jauh terjangkau kewilayah-wilayah sekitarnya, baik dalam bentuk hubungan sosial maupun dalam bentuk perdagangan, ini tidak terlepas dari kondisi jalan yang cukup membantu masyarakat dalam melakukan pergerakan.

6. Nilai/Harga Produksi

Adanya transportasi harga ataupun nilai produksi antar wilayah yang satu dengan wilayah lainnya menjadi lebih stabil sehingga tingkat pengaruhnya yang tinggi terhadap peningkatan hasil pertanian dengan berbagai sarana dan prasarana yang dapat digunakan.

7. Nilai Lahan

Sebelum adanya pelayanan transportasi harga lahan diwilayah Kecamatan Kindang tergolong murah 1 petak sawah yang dulunya senilai 2 juta, namun setelah adanya pelayanan transportasi sepetak sawah meningkat menjadi 5 juta/petak.

8. Tenaga Kerja

Peran transportasi untuk mendatangkan tenaga kerja masuk kewilayah Kecamatan Kindang itu rendah, karena disamping masyarakat mampu untuk mengolah lahan pertaniannya sendiri, terdapat pula tenaga kerja yang selalu tersedia dalam hal ini adalah keluarga sendiri.

9. Manajemen

Kurangnya pengetahuan masyarakat untuk mengolah hasil pertaniannya menjadi suatu produk yang siap untuk dipasarkan. pengaruh transportasi itu kurang karena dengan adanya transportasi, sebenarnya masyarakat mampu untuk melakukan pergerakan lebih luas untuk mendapatkan ilmu dalam hal ini untuk pengolahan hasil pertanian menjadi suatu produk yang bernilai jual untuk menambah pendapatan masyarakat.

b. Hasil Quesioner

Untuk mengetahui tingkat peranan transportasi terhadap peningkatan hasil pertanian yang ada di Kecamatan Kindang dilihat dari data-data responden dengan menggunakan analisis skala Likert. Masing-masing aspek tanggapan diberikan frekuensi berdasarkan tanggapan responden, selanjutnya akan dihitung proporsinya dalam persentase (%) yang dilakukan berturut-turut, berdasarkan tanggapan responden dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.28
Penilaian Responden Tersedianya Barang/alat Kebutuhan Pertanian
Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011)

Penilaian Responden	Jumlah Responden di Desa/Kelurahan di Kecamatan Kindang																		Jumlah	
	1		2		3		4		5		6		7		8		9			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Lancar	6	50	10	83	7	70	9	70	6	55	7	64	7	70	6	60	6	4	60	60
Kurang Lancar	3	5	2	17	3	30	4	30	3	27	4	30	3	30	4	40	5	45	35	35
Tidak Lancar	3	25	0	0	0	0	0	0	2	18	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
Jumlah	12	100	12	100	10	100	13	100	11	100	11	100	10	100	10	100	11	100	100	100

Keterangan: 1. Balibo

2. Mattiro Walie

3. Benteng Palioi

4. Garuntungan

5. Anrihua

6. Borongrappoa

7. Tammaona

8. Kindang

9. Orogading

Tabel 4.29
Penilaian Responden Tentang Tarif Pengangkutan
Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011)

Penilaian Responden	Jumlah Responden di Desa/Kelurahan di Kecamatan Kindang																		Jumlah	
	1		2		3		4		5		6		7		8		9			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Tinggi	5	42	2	17	2	20	3	25	2	18	3	27	1	10	0	0	4	36	22	22
Sedang	2	25	4	50	3	30	3	25	5	45	2	18	6	60	8	80	5	45	38	38
Rendah	5	33	6	33	5	50	6	50	4	36	6	54	3	30	2	20	2	18	40	40
Jumlah	12	100	12	100	10	100	12	100	11	100	11	100	10	100	10	100	11	100	100	100

Keterangan: 1. Balibo 2. Mattiro Walie 3. Benteng Palioi 4. Garuntungan 5. Anrihua 6. Borongrappoa
 7. Tammaona 8. Kindang 9. Orogading

Tabel 4.30
Penilaian Responden Tentang Nilai Tanah/Lahan
Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011)

Penilaian Responden	Jumlah Responden di Desa/Kelurahan di Kecamatan Kindang																		Jumlah	
	1		2		3		4		5		6		7		8		9			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Naik	8	67	7	58	8	80	9	75	8	72	10	91	8	80	7	70	8	75	75	75
Tetap	4	33	5	42	2	20	3	25	3	27	1	9	2	20	3	30	3	27	25	25
Menurun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah	12	100	12	100	10	100	12	100	11	100	11	100	10	100	10	100	11	100	100	100

Keterangan: 1. Balibo

2. Mattiro Walie

3. Benteng Palioi

4. Garuntungan

5. Anrihua

6. Borongrappoa

7. Tammaona

8. Kindang

9. Orogading

Tabel 4.31
Penilaian Responden Tentang Jenis Usaha Pertanian
Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011)

Penilaian Responden	Jumlah Responden di Desa/Kelurahan di Kecamatan Kindang																		Jumlah	
	1		2		3		4		5		6		7		8		9			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Meningkat	2	17	2	17	5	50	3	25	1	9	3	27	4	40	2	20	2	18	25	25
Tetap	7	58	9	75	3	30	8	67	8	72	6	55	5	50	6	60	8	72	60	60
Menurun	3	25	1	8	2	20	1	8	2	18	2	18	1	10	2	20	1	9	15	15
Jumlah	12	100	12	100	10	100	12	100	11	100	11	100	10	100	10	100	11	100	100	100

Keterangan: 1. Balibo 2. Mattiro Walie 3. Benteng Palioi 4. Garuntungan 5. Anrihua 6. Borongrappoa
 7. Tammaona 8. Kindang 9. Orogading

Tabel 4.32
Penilaian Responden Tentang Nilai/harga Produksi
Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011)

Penilaian Responden	Jumlah Responden di Desa/Kelurahan di Kecamatan Kindang																		Jumlah	
	1		2		3		4		5		6		7		8		9			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Nilai Produksi Meningkat	4	33	2	17	1	10	3	25	2	18	1	9	1	10	2	20	2	18	18	18
Nilai Produksi Tetap	5	42	7	58	6	60	6	50	7	64	8	73	6	60	6	60	7	64	60	60
Nilai Produksi Menurun	3	25	3	25	3	30	3	25	2	18	2	18	3	30	2	20	2	18	22	22
Jumlah	12	100	12	100	10	100	12	100	11	100	11	100	10	100	10	100	11	100	100	100

Keterangan: 1. Balibo

2. Mattiro Walie

3. Benteng Palioi

4. Garuntungan

5. Anrihua

6. Borongrappoa

7. Tammaona

8. Kindang

9. Orogading

Tabel 4.33
Penilaian Responden Tentang Alat Pengangkutan
Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011)

Penilaian Responden	Jumlah Responden di Desa/Kelurahan di Kecamatan Kindang																		Jumlah	
	1		2		3		4		5		6		7		8		9			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Selalu Tersedia	9	75	9	83	8	80	9	75	8	73	10	91	7	70	7	70	8	73	75	75
Kadang-Kadang	3	25	3	16	2	20	3	25	3	27	1	9	2	20	3	30	3	27	25	25
Tidak Tersedia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah	12	100	12	100	10	100	12	100	11	100	11	100	10	100	10	100	11	100	100	100

Keterangan: 1. Balibo

2. Mattiro Walie

3. Benteng Palioi

4. Garuntungan

5. Anrihua

6. Borongrappoa

7. Tammaona

8. Kindang

9. Orogading

Tabel 4.34
Penilaian Responden Tentang Kondisi Jalan
Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011)

Penilaian Responden	Jumlah Responden di Desa/Kelurahan di Kecamatan Kindang																		Jumlah	
	1		2		3		4		5		6		7		8		9			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Baik	1	8	2	17	1	10	3	25	2	18	4	36	2	20	1	0	2	45	18	18
Sedang	8	67	6	50	8	30	5	42	7	36	5	45	6	30	7	70	8	45	60	60
Buruk	1	8	4	33	1	50	3	25	3	45	2	18	3	40	2	20	1	9	22	22
Jumlah	12	100	12	100	10	100	12	100	11	100	11	100	10	100	10	100	11	100	100	100

Keterangan: 1. Balibo

2. Mattiro Walie

3. Benteng Palioi

4. Garuntungan

5. Anrihua

6. Borongrappoa

7. Tammaona

8. Kindang

9. Orogading

Tabel 4.35
Penilaian Responden Tentang Tenaga Kerja Pertanian
Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011)

Penilaian Responden	Jumlah Responden di Desa/Kelurahan di Kecamatan Kindang																		Jumlah	
	1		2		3		4		5		6		7		8		9			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Tersedia	4	33	5	42	2	20	7	58	6	55	3	27	2	20	2	20	4	36	35	35
Kurang Tersedia	5	42	6	50	6	60	4	33	1	9	6	55	5	50	6	60	5	45	45	45
Tidak Tersedia	3	25	1	8	2	20	1	8	4	36	2	18	3	30	2	20	2	18	20	20
Jumlah	12	100	12	100	10	100	12	100	11	100	11	100	10	100	10	100	11	100	100	100

Keterangan: 1. Balibo

2. Mattiro Walie

3. Benteng Palioi

4. Garuntungan

5. Anrihua

6. Borongrappoa

7. Tammaona

8. Kindang

9. Orogading

Tabel 4.36
Penilaian Responden Tentang Manajemen
Di Kecamatan Kindang (Hasil Koesioner Tahun 2011)

Penilaian Responden	Jumlah Responden di Desa/Kelurahan di Kecamatan Kindang																		Jumlah	
	1		2		3		4		5		6		7		8		9			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Baik	5	42	3	25	2	20	4	33	4	36	4	36	2	20	1	10	3	27	33	33
Kurang Baik	5	42	7	58	6	60	6	50	6	55	5	45	7	70	6	60	7	64	49	49
Buruk	2	16	2	16	3	30	2	16	1	9	2	18	1	10	3	30	1	9	18	18
Jumlah	12	100	12	100	10	100	12	100	11	100	11	100	10	100	10	100	11	100	100	100

Keterangan: 1. Balibo

2. Mattiro Walie

3. Benteng Palioi

4. Garuntungan

5. Anrihua

6. Borongrappoa

7. Tammaona

8. Kindang

9. Orogading

BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Wilayah

1. Analisis Geografis

Kecamatan Kindang merupakan salah satu Kecamatan yang ada di Kabupaten Bulukumba, yang terletak di sebelah barat dari wilayah kota Kabupaten yang berbatasan dengan Kabupaten Bantaeng. Kecamatan Kindang adalah ujung barat dari wilayah Kabupaten Bulukumba, sehingga interaksi antara wilayah yang ada di Kecamatan Kindang dan wilayah yang ada di Kabupaten Bantaeng dengan adanya pelayanan transportasi yang lancar dan murah serta kondisi jalan yang memadai sangat mudah untuk berinteraksi setiap harinya.

Sebagian masyarakat yang ada di wilayah Kabupaten Bantaeng lebih dominan memasarkan barang dagangannya ke pasar Ibukota Kecamatan Kindang ini disebabkan oleh jarak yang ditempuh 1-2 km karena kondisinya yang berbatasan langsung dengan Ibukota Kecamatan Kindang yaitu Kelurahan Borongrappoa dan didukung pula oleh kondisi jalan yang beraspal, selain itu interaksi antara Desa-Desa yang ada di Kecamatan Kindang sangat mudah karena dengan adanya transportasi hubungan sosial antara yang satu dengan yang lainnya sangat erat. Sehingga dengan adanya transportasi yang tersedia dengan

baik hubungan atau interaksi wilayah maupun masyarakat didalamnya lebih lancar dan mudah.

2. Analisis Topografi

Klasifikasi kemiringan lereng yang dikeluarkan oleh Direktorat Tata Kota dan Tata Daerah Dirjen Cipta Karya Departemen Pekerjaan Umum Tahun 1992, menerangkan bahwa :³⁷

- 1) Kemiringan lereng antara 0 - 8 % merupakan daerah datar sehingga memiliki daya dukung lahan yang tinggi bagi pengembangan segala aktifitas kota.
- 2) Kemiringan lereng antara 8 -15 merupakan daerah landai dengan daya dukung lahan sedang bagi pengembangan.
- 3) Kemiringan lahan 15 – 25 % merupakan daerah yang agak curam dengan daya dukung lahan rendah, tidak cocok untuk daerah perkotaan.
- 4) Kemiringan lereng 25 – 40 % merupakan daerah yang curam dengan daya dukung lahan rendah, tidak cocok untuk daerah perkotaan.
- 5) Kemiringan lereng >40 % merupakan daerah sangat curam, daerah dengan daya dukung lahan yang sangat rendah dan tidak cocok untuk di alokasikan sebagai daerah perkotaan.

Keadaan topografi Kecamatan Kindang pada dasarnya merupakan daerah yang agak curam. Ditinjau dari tingkat

³⁷ Winarno Nudin, “Analisis Pengembangan Lahan Permukiman Kota Salakan Ditinjau Dari Aspek Fisik Lahan” (Skripsi Sarjana, Fakultas Teknik Universitas 45, Makassar, 2007), h. 45

kemiringan lereng Kecamatan ini mempunyai kemiringan 0-8 %, 15-25 % dan >40 %.

Wilayah Kecamatan Kindang merupakan daerah yang meliputi kegiatan pertanian, dari ketiga klasifikasi diatas daerah kemiringan 0 - 8 % masih mampu dijangkau oleh mobil (Truk, pick up) yang terdapat di Desa Mattirowalie, Desa Anrihua, Desa Benteng Palio, Desa Garuntungan, Desa Balibo, Desa Tammaona, desa Orogading serta sebagian wilayah Kelurahan Borongrappoa dan Desa Kindang, untuk pelayanan transportasi diwilayah tersebut masih berjalan dengan lancar.

Untuk kemiringan 15-25 % dan 40 % terdapat di sebagian wilayah Kelurahan Borongrappoa, Desa Kindang dan Desa Garuntungan yang masih mampu dilayani oleh transportasi di kemiringan 15-20 %, namun pada kemiringan 40 %, jangkauan transportasi menjadi terhambat karena keadaan jalan yang tidak memungkinkan, sehingga masyarakat menggunakan transportasi tradisional berupa kuda dan sepeda.

Alat transportasi yang digunakan sebagian besar masyarakat adalah berupa kuda dan sepeda, karena dilihat dari kondisi tofografi yang tidak mampu dijangkau oleh transportasi modern serta dipengaruhi oleh kondisi jalan yang berupa jalan tanah yang tidak dapat dilalui oleh kendaraan roda dua maupun roda empat.

3. Analisis Klimatologi dan Jenis Tanah

Curah hujan di wilayah penelitian yaitu di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba dari tahun ketahun memiliki curah hujan rata-rata 1200 -1500 mm/tahun dan 1500 – 3000 mm/tahun. Sehingga berdasarkan penjelasan Johan dan Holz H diatas dapat dikatakan bahwa Kecamatan Kindang atau wilayah penelitian ini dapat dijadikan sebagai budidaya pertanian dan perkebunan. Selain itu kondisi curah hujan ini tidak terlepas dari kebutuhan yang dapat menunjang kegiatan perekonomian disektor pertanian dan perkebunan.

Curah hujan terbesar di Kecamatan Kindang berdasarkan pada tabel 4.12 terjadi pada bulan april dan mei, ini dapat menyebabkan hasil pengangkutan menjadi terhambat, karena sebagian jalan yang ada di wilayah penelitian yaitu masih jalan tanah, sehingga apabila curah hujan tinggi maka jalan tanah tersebut tidak bisa dilalui oleh kendaraan apapun selain jasa hewan seperti kuda.

Untuk jenis tanah yang dimiliki wilayah Kecamatan Kindang, yaitu hampir keseluruhan berjenis tanah andosol yang mana jenis tanah tersebut baik untuk pertanian, karena menurut penelitian dari Badan Pertanahan Kabupaten Bulukumba jenis tanah andosol cocok untuk lahan pertanian karena mampu menyerap air banyak yang setiap saat dibutuhkan tanaman dan mempunyai kapasitas pertukaran kation yang tinggi, sehingga dengan curah hujan yang tinggi tidak mempengaruhi

tingkat kesuburan tanah menjadi berkurang karena pada dasarnya jenis tanah tersebut memerlukan kandungan air yang tinggi, namun disisi lain pelayanan transportasi seperti sarana angkutan mobil ataupun motor tidak mampu menjangkau daerah pertanian karena kandungan air pada tanah tersebut yang tinggi sehingga jalan tanah yang sebelumnya mampu dilalui oleh kendaraan menjadi terhambat karena kondisi yang berlumpur.

4. Analisis Jarak Antar Wilayah

Jarak merupakan pertimbangan penting dalam menentukan serta mengembangkan kawasan sehingga dapat menciptakan nilai ekonomi yang tinggi, jarak juga berpengaruh terhadap waktu tempuh serta menentukan kondisi aksesibilitas suatu wilayah sehingga sangat berpengaruh dalam rangka peningkatan hasil produksi dan berkembangnya aktifitas suatu wilayah.

Kondisi tofografi Kecamatan Kindang yang agak curam terdapat 7 desa, selain itu sebagian wilayah di 2 desa dengan kondisi tofografi curam, ini merupakan salah satu faktor penghambat dalam pengangkutan hasil-hasil pertanian. Namun disisi lain jarak antara seluruh pusat Desa/Kelurahan dengan Ibukota Kecamatan cukup dekat dilihat pada tabel 4.18, disamping itu didukung pula dengan kondisi jalan yang sebagian besar beraspal dapat dilihat pada tabel 4.17 ini menjadi faktor penunjang dalam peningkatan hasil-hasil pertanian

yang didukung oleh faktor diatas mengingat kondisi wilayah yang pedesaan itu artinya tidak ada hambatan kemacetan ataupun keterlambatan untuk sampai ketempat pemasaran.

Seiring meningkatnya sarana angkutan di Kecamatan Kindang, hasil produksi pertanian pun dari tahun ketahun meningkat. Dilihat dari pola pergerakan dengan adanya sarana angkutan, sebagian penduduk wilayah Kecamatan Kindang yaitu di Desa Benteng Palioi, Mattirowalie dan Balibo lebih memilih memasarkan barang dagangannya ke Ibukota Kabupaten Bulukumba ataupun ke Kecamatan Gangking, sedangkan di Desa Garuntungan dan Anrihua lebih dominan ke Kabupaten Bantaeng dan Ibukota Kecamatan Kindang. Dilihat dari kondisi jalan yang memadai dan sarana angkutan yang tersedia membuat pergerakan masyarakat lebih luas.

B. Analisis Peranan Transportasi Pedesaan Terhadap Peningkatan Hasil Pertanian

Pada prinsipnya suatu aktifitas/usaha dapat terlaksana apabila kegiatan atau aktivitas tersebut dapat ditunjang dengan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Suatu wilayah dapat berkembang dengan kelancaran transportasi tidak terkecuali dengan pengangkutan hasil-hasil pertanian pada suatu wilayah yang berefek pada peningkatan taraf hidup masyarakat yang berada didaerah pedesaan.

Prasarana dan sarana transportasi merupakan hal yang terpenting dalam memacu dinamika pertumbuhan ekonomi dalam suatu wilayah. Melalui prasarana dan sarana transportasi diharapkan transportasi pedesaan dapat memperlancar kegiatan usaha dan pergerakan arus barang sehingga dapat diakses dengan cepat dalam meningkatkan pendapatan masyarakat dengan produksi yang melaju tinggi. Dari penjelasan diatas maka teknik analisis tentang peranan transportasi terhadap peningkatan hasil pertanian di Kecamatan Kindang adalah dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif dengan metode pembobotan. Penentuan variabel untuk mengetahui peran transportasi dalam lingkungan pertanian didasarkan pada peran transportasi yang dilihat dari aspek ekonomi sosial. Penilaian indikator untuk setiap variabel dilakukan dengan melihat kondisi di lapangan pada saat survey lapangan dengan menggunakan analisis skala *Likert*.

Untuk surplus dan defisit dapat dilihat dari jumlah konsumsi yang telah di jelaskan pada bab sebelumnya, menjelaskan bahwa jumlah konsumsi tanaman pangan di Kecamatan Kindang yang terbanyak adalah beras dengan 4309.834 ton/tahun. Beras merupakan makan pokok diwilayah Kecamatan Kindang jadi tidak dipungkiri apabila tingkat konsumsi beras yang lebih tinggi, selanjutnya adalah jagung, menyusul ubi kayu, ubi jalar dan kacang tanah tingkat konsumsi yang sedikit dengan jumlah 3069.594 ton/Tahun. Selajutnya surplus ataupun defisit dapat diketahui dari hasil analisis berikut:

Tabel 5.2
Hasil Produksi tanaman Pangan di Kecamatan Kindang
Tahun 2010

No	Jenis Tanaman Pangan	Jumlah Konsumsi ton/tahun	Hasil Produksi ton/tahun	Selisih
1.	Beras	4309.834	187.801.927	183.492.093
2.	Jagung	3906.756	10.040.362,9	6.133.606,9
3.	Ubi Kayu	1745.6378	7.954.871,45	7.953.125,81
4.	Ubi Jalar	1274.3466	1.106.132,85	1.104.858,5
5.	Kacang Tanah	3069.594	4.386.449,83	4383380,24

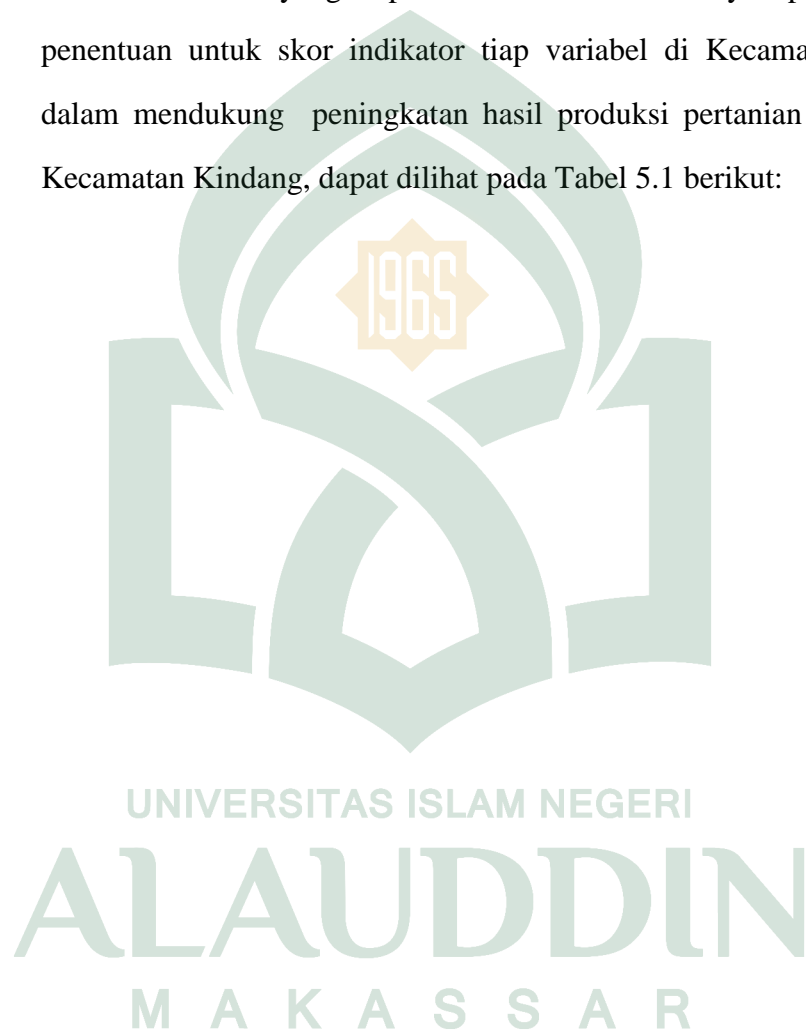
Sumber: Hasil Analisis 2011

Berdasarkan tabel 5.6 diatas dapat dilihat bahwa hasil produksi tanaman pangan yang ada di Kecamatan Kindang lebih besar daripada jumlah konsumsi. Sesuai dengan asumsi yang telah di jelaskan pada Bab sebelumnya bahwa X lebih besar dari K_i , maka sifatnya surplus (kelebihan), ini terbukti di Kecamatan Kindang merupakan salah satu penghasil tanaman pangan di Kabupaten Bulukumba yang dapat mempengaruhi perkembangan wilayah dengan hasil-hasil bumi yang dihasilkan salah satu bukti yang dapat dilihat adalah dengan adanya selisih antara total produksi dan jumlah konsumsi.

Selisih yang didapat diatas dengan jumlah yang banyak, mampu menyuplay daerah sekitar, serta masyarakat petani di Kecamatan Kindang menjual dan menghasilkan uang yang selanjutnya digunakan untuk membeli kebutuhan sehari-hari seperti sembako. Hubungan dengan adanya transportasi maka siklus perputaran barang dari daerah yang satu dengan daerah yang lainnya sangat berpengaruh. Dengan adanya transportasi arus

barang para pelaku ekonomi berjalan dengan lancar sehingga pengaruh transportasi untuk memasarkan barang atau produk hasil pertanian yang sangat berpengaruh.

Dari data yang diperoleh dan hasil survey lapangan untuk penentuan untuk skor indikator tiap variabel di Kecamatan Kindang dalam mendukung peningkatan hasil produksi pertanian yang ada di Kecamatan Kindang, dapat dilihat pada Tabel 5.1 berikut:



Tabel 5.1
Hasil Analisis peran Transportasi Terhadap Peningkatan Hasil Produksi
Di Kecamatan Kindang Kabupaten Bulukumba

No	Jenis Variabel	Bobot Variabel (%)	Indikator	Hasil Nilai Indikator	Nilai Kriteria	Bobot Indikator	Jumlah Bobot Variabel	Persentase Nilai Bobot (%)	Ket.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Barang/Alat Pertanian	10	<ul style="list-style-type: none"> • Lancar • Kurang Lancar • Tidak Lancar 	60 35 5	5 3 1	300 105 5	8,2	82	Baik
2	Tarif Pengangkutan	10	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi • Sedang • Rendah 	22 38 40	5 3 1	110 114 40	5,28	52	Sedang
3	Alat Transportasi	15	<ul style="list-style-type: none"> • Selalu Tersedia • Kadang-Kadang • Tidak Tersedia 	75 25 0	5 3 1	375 75 0	13,5	90	Baik
4	Jenis Usaha Pertanian	10	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan • Tetap • Menurun 	25 60 15	5 3 1	125 180 15	6,4	64	Sedang
5	Kondisi Jalan	10	<ul style="list-style-type: none"> • Baik • Sedang 	18 60	5 3	90 125	4,74	47	Rendah

			• Buruk	22	1	22			
6	Nilai/Harga Produksi	10	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkat • Tetap • Menurun 	18 60 22	5 3 1	90 125 22	4,74	47	Rendah
7	Nilai Lahan	15	<ul style="list-style-type: none"> • Naik • Tetap • Menurun 	75 25	5 3 1	375 75	13,5	90	Baik
8	Tenaga Kerja	10	<ul style="list-style-type: none"> • Tersedia • Kurang Tersedia • Tidak Tersedia 	35 45 20	5 3 1	175 135 20	6,6	66	Sedang
9	Manajemen	10	<ul style="list-style-type: none"> • Baik • Kurang Baik • Tidak Baik 	33 49 18	5 3 1	165 147 18	6,6	66	Sedang

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2011

Berdasarkan tabel 5.1 Kecamatan Kindang yang dinilai sebagai salah satu penghasil tanaman pangan yang dapat menunjang kebutuhan masyarakat Kabupaten Bulukumba menunjukkan nilai 54,36 %. Hal ini dapat dijelaskan bahwa untuk peningkatan hasil-hasil pertanian terutama tanaman pangan yang ada di Kecamatan Kindang untuk saat ini pengaruh transportasi dinilai sedang. Belum maksimalnya jalan tani yang dapat dilalui kendaraan untuk mengangkut hasil pertaniannya, serta belum maksimalnya usaha-usaha masyarakat petani di Kecamatan Kindang karena keterbatasan sumber daya manusia untuk mengolah hasil-hasil pertaniannya menjadi suatu produk, sehingga perlu perhatian dari pemerintah untuk melakukan penyuluhan kedepannya, agar dapat menjadi Kecamatan Kindang sebagai penghasil pertanian terbesar di Kabupaten Bulukumba yang dapat menyuplai maupun mampu mengespor kedepannya. Penjelasan per poin tentang tabel diatas sebagai berikut :

1. Kebutuhan barang/Alat Pertanian

Kecamatan Kindang merupakan Kecamatan yang memiliki wilayah dengan area pertanian yang cukup luas untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Kecamatan Kindang. Oleh karena itu kebutuhan barang dan alat pertanian yang tinggi untuk membantu mengolah lahan pertanian tanaman pangan, menurut responden barang seperti pupuk ataupun bibit unggul sangat dibutuhkan untuk kesuburan tanah dan hasil produksi yang memuaskan serta alat pertanian seperti traktor ataupun mesin yang lainnya sangat membantu dalam penggarapan tanah pertanian.

Berdasarkan tabel 5.1 menunjukkan nilai 82 % tentang kebutuhan barang/alat pertanian yang dalam artian kondisinya lancar/baik, Dari hasil tersebut dapat diartikan secara aktual bahwa ketersediaan alat angkut memperlancar arus barang atau alat pertanian masuk ke wilayah Kecamatan Kindang. Dari data dapat dilihat bahwa kondisi sarana angkutan di Kecamatan Kindang yang tiap tahunnya mengalami peningkatan, disisi lain jumlah produksi yang meningkat tiap tahun, ini dapat disimpulkan bahwa dengan adanya sarana yang tersedia tingkat produktivitas pertanian terutama tanaman pangan di Kecamatan Kindang mengalami peningkatan yang signifikan. Maka dapat diartikan bahwa keberadaan alat angkut dinilai berpengaruh terhadap ketersediaan barang/alat pertanian.

2. Alat Pengangkutan

Sarana angkutan dalam suatu wilayah untuk menunjang kegiatan apapun tidak terlepas dari tingkat pelayanan transportasi yang mudah, murah dan lancar. Di Kecamatan Kindang sendiri menurut tanggapan responden yang terdapat pada tabel 5.1 menunjukkan nilai 90 %. Ini seiring dengan meningkatnya sarana angkutan dari tahun ketahun membuat masyarakat lebih mudah untuk melakukan pergerakan baik dalam hal pengangkutan hasil pertaniannya dari tempat produksi kerumah maupun dari tempat produksi ke kepengumpul/pedagang. Dengan adanya pelayanan

transportasi yang lancar dengan sarana angkutan yang tiap tahunnya meningkat dapat dilihat pada tabel 4.16 membuat para petani tidak kesulitan untuk mengangkut hasil-hasil pertanian karena seiring dengan itu hasil produksi tiap tahunnya pun meningkat

Dari nilai yang didapat berdasarkan koesioner akan semakin menguatkan bagaimana pengaruh transportasi dalam kaitannya dengan alat angkut yang selalu tersedia, karena tanpa adanya alat angkut yang digunakan oleh petani maka akan menyulitkan untuk melakukan pergerakan arus barang dari produksi ke pengumpul lalu ke pedagang besar atau dari tempat produksi ke rumah petani. Karena disimpan terlalu lama ditempat produksi akan mengakibatkan kualitas produksi menurun. Maka jelas peran alat angkut berpengaruh, baik kelancaran kegiatan dalam bidang pertanian dapat pula bersefak pada petani yang giat melakukan aktivitas pertaniannya dengan lancar dengan hasil yang memuaskan.

3. Biaya/tarif Angkutan

Dengan adanya pengangkutan hasil-hasil pertanian maka kebutuhan akan sarana menjadi meningkat, sarana angkutan yang tersedia dengan banyak akan mempengaruhi biaya angkutan, semakin kurang sarana angkutan maka biaya angkutan semakin tinggi, begitupun sebaliknya sarana angkutan yang tersedia cukup

banyak maka biaya angkutan yang murah. Di Kecamatan Kindang sarana angkutan cukup tersedia dalam jumlah yang banyak sehingga biaya angkutan hasil-hasil pertanian yang murah.

Pada tabel 5.1 menunjukkan nilai 64 % yang dalam artian biaya/tarif angkutan sedang, Ini menunjukkan bahwa keberadaan alat angkut yang tersedia dengan banyak sehingga tidak terlalu berpengaruh terhadap tarif/ biaya angkutan . Dibanding dengan tarif angkutan yang ada di Kecamatan Gangking menurut masyarakat setempat 2x lipat dari biaya yang ada di Kecamatan Kindang.

Pengangkutan hasil pertanian yang lancar membuat sebagian petani tidak lagi menggunakan hewan berupa kuda meskipun masih ada sebagian kecil karena jalan setapak yang tidak mampu dilalui kendaraan.

4. Jenis Usaha Pertanian

Transportasi merupakan nadi pembangunan setiap wilayah, di Kecamatan Kindang jenis usaha pertanian yang belum terlihat, karena menurut responden usaha-usaha pertanian tidak terlalu berkembang karena sebagian penduduk lebih memilih kekota membeli kebutuhan untuk kegiatan pertanian karena didukung oleh transportasi yang lancar dan mudah, selain itu biasanya pengangkutan alat/barang kebutuhan pertanian tersedia setiap saat

yang tidak selamanya harus ke kota Bulukumba untuk memenuhi kebutuhan barang ataupun alat pertanian.

Oleh karena itu jenis usaha pertanian di Kecamatan Kindang tidak terlalu berkembang, berdasarkan tanggapan responden pada tabel 5.1 menunjukkan nilai 64 % yang artinya jenis usaha pertanian tetap, karena dipengaruhi oleh kurangnya pengetahuan masyarakat untuk mengolah hasil pertaniannya, namun disisi lain pada jenis usaha dalam lingkup penggarapan tanah/lahan pertanian biasanya petani melakukan usaha dengan cara tumpang sari seperti dalam pasca panen padi pada lahan persawahan para petani biasanya memanfaatkan lahan persawahannya dengan menanam berbagai jenis sayuran dan jagung, karena ditunjang oleh alat dan barang yang mudah tersedia, ini dijawab oleh responden sebanyak 25 %, karena pengaruh pelayanan transportasi yang lancar di Kecamatan Kindang membuat jenis usaha petani dibidang bercocok tanam meningkat dari 2x panen menjadi 4 kali panen/tahun dengan berbagai jenis tanaman pangan dengan lahan itu sendiri.

5. Kondisi Jalan

Menurut data yang telah dijelaskan bahwa kondisi jalan yang ada di Kecamatan Kindang sebagian besar sudah beraspal sehingga pergerakan masyarakat Kecamatan Kindang lebih jauh

terjangkau kewilayah-wilayah sekitarnya, baik dalam bentuk hubungan sosial maupun dalam bentuk perdagangan. Kondisi jalan yang bagus membuat para pelaku ekonomi akan lebih mudah pergerakan arus barang keluar dan masuknya kewilayah tersebut.

Pada tabel 5.1 menunjukkan nilai 47 % tentang kondisi jalan ini dapat diartikan bahwa pengaruhnya rendah, ini disebabkan karena masih banyak terdapat jalan tanah dan penggerasan yang dilalui oleh petani untuk mengangkut hasil pertaniannya sampai ketempat tujuan.

Kondisi jalan pada tabel 4.17 menunjukkan bahwa jalan tanah yang paling panjang/paling dominan, namun tidak terdapat di jalan poros yang biasa digunakan oleh para pedagang untuk mengangkut hasil-hasil produksi. Kondisi Aspal yang ada di Kecamatan Kindang cukup membantu dalam memperlancar arus barang keluar ke Wilayah Kecamatan Kindang maupun di wilayah sendiri. Hal ini sangat berpengaruh terhadap pergerakan perekonomian di Kecamatan Kindang, untuk memperlancar arus barang sampai ketempat tujuan tanpa mengurangi kualitas produksi.

6. Nilai Produksi/Harga Produksi

Kesamaan harga produksi di wilayah Kecamatan Kindang dengan daerah sekitarnya berpengaruh dengan adanya transportasi.

Pada tabel 5.1 menunjukkan nilai 47 % ini dapat diartikan bahwa meskipun nilai/tariff angkutan naik di Kecamatan Kindang nilai produksi/harga produksi tetap rendah, karena menurut responden dengan adanya transportasi harga ataupun nilai produksi antar wilayah yang satu dengan wilayah lainnya menjadi lebih stabil sehingga tingkat pengaruhnya yang tinggi terhadap peningkatan hasil pertanian dengan berbagai sarana dan prasarana yang dapat digunakan.

Ini dapat dibuktikan dari jumlah produksi yang terus meningkat tiap tahunnya yang dapat dilihat pada tabel 4.20. dan terbukti pada tabel 4.9 PDRB lapangan usaha pertanian dan PDRB lapangan usaha transportasi meningkat dari tahun ketahun, karena pengaruh transportasi yang mampu menjaga kestabilan harga, yang tidak lepas dari harga/tarif transportasi yang murah dan mudah.

7. Nilai Lahan/Tanah

Lahan atau tanah yang subur dapat berpengaruh terhadap nilai lahan apalagi dengan adanya transportasi harga semakin meningkat secara signifikan, tidak terkecuali di wilayah Kecamatan Kindang dengan adanya transportasi harga lahan semakin meningkat yang didukung oleh tingkat kesuburan tanah yang cocok

untuk budidaya pertanian yang dapat menguntungkan pemilik lahan.

Pada tabel 5.1 diatas menunjukkan 90 % ini berarti nilai lahan terhadap adanya transportasi menjadi tinggi ini tidak terlepas dari tingkat kesuburan tanah yang dapat memicu peningkatan hasil pertanian dan karena pengaruh adanya transportasi yang lancar. Tanggapan responden menyatakan bahwa sebelum adanya pelayanan transportasi harga lahan diwilayah Kecamatan Kindang tergolong murah 1 petak sawah yang dulunya senilai 2 juta, namun setelah adanya pelayanan transportasi sepetak sawah meningkat menjadi 5 juta/petak. Ini dapat disimpulkan bahwa transportasi sangat berpengaruh terhadap peningkatan nilai lahan pada suatu wilayah yang tidak terkecuali diwilayah Kecamatan Kindang.

8. Tenaga Kerja

Kehidupan sosial yang tidak terlepas dari ketergantungan pada manusia yang lain dalam arti kehidupan tidak berjalan tanpa ada bantuan dari manusia yang satu dengan yang lainnya kebutuhan akan saling membantu membuat kehidupan masyarakat yang hidup dengan solidaritas yang tinggi karena kehidupan didesa yang keadaan penduduknya masih berstatus keluarga sehingga para petani tidak kesulitan untuk mendapatkan tenaga kerja.

Dengan adanya transportasi tenaga kerja dari wilayah lainnya menjadi lebih mudah namun tingkat pengaruh yang kurang terhadap penyediaan tenaga kerja karena tidak didatangkan dari wilayah lainnya melainkan diwilayah sendiri, interaksi antara Desa yang satu dengan Desa yang lainnya hampir tiap hari terjadi karena disamping transportasi yang tersedia, hubungan sosial/kekeluargaanpun terjalin dengan baik.

Pada tabel 5.1 menunjukkan nilai 66 %. Ini dapat disimpulkan bahwa tingkat pengaruh transportasi untuk mendatangkan tenaga kerja masuk kewilayah Kecamatan Kindang itu sedang, karena disamping masyarakat mampu untuk mengolah lahan pertaniannya sendiri, terdapat pula tenaga kerja yang selalu tersedia dalam hal ini adalah keluarga sendiri tidak mesti harus didatangkan dari luar wilayah Kecamatan Kindang.

9. Manajemen

Manajemen dalam suatu wilayah itu sangat diperlukan untuk menunjang berjalannya aktivitas masyarakat dengan manajemen yang baik maka harapan yang akan tercapai dengan baik. Namun manajemen maksudnya disini adalah hasil-hasil pertanian dengan pengolahan dari bahan baku menjadi bahan jadi ataupun makanan yang siap dikonsumsi oleh konsumen.

Pengolahan hasil-hasil pertanian yang ada di Kecamatan Kindang tabel 5.1 menunjukkan 66 % yang berarti sedang ini karena kurangnya pengetahuan masyarakat untuk mengolah hasil pertaniannya menjadi suatu produk yang siap untuk dipasarkan, ini dapat disimpulkan bahwa tingkat pengaruh transportasi itu kurang karena dengan adanya transportasi, sebenarnya masyarakat mampu untuk melakukan pergerakan lebih luas untuk mendapatkan ilmu dalam hal ini untuk pengolahan hasil pertanian menjadi suatu produk yang bernilai jual untuk menambah pendapatan masyarakat.

C. Analisis Prasarana Jalan Terhadap Peningkatan Hasil Produksi Pertanian

Transportasi perdesaan dapat dikatakan sangat berperan terhadap peningkatan hasil produksi pertanian. Dengan transportasi dapat memperlancar arus barang dan alat-alat pertanian yang mendukung aktifitas masyarakat petani di Kecamatan Kindang dalam menggarap lahan pertaniannya, tidak lain adalah adanya peran jalan sebagai penghubung antar satu wilayah dengan wilayah lainnya. Jalan sebagai sistem transportasi nasional yang mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan.

Dengan peran prasarana jalan maka daya jangkauan masyarakat Kecamatan Kindang di pedesaan akan semakin luas, terkhusus dalam mengangkut hasil-hasil produksi pertanian, yang tidak hanya pada pasar

yang berada di Ibukota Kecamatan Kindang yaitu Kelurahan Borongrappoa tapi dapat dijangkau pada pasar di Desa yang ada di Kecamatan Kindang bahkan dapat pula di pasarkan di Ibukota Kabupaten Bulukumba, sehingga pendapatan masyarakat juga akan semakin meningkat, selain itu pula dapat mempengaruhi peningkatan sektor ekonomi Kabupaten Bulukumba khususnya pada sektor pertanian karena dengan kondisi jalan beraspal yang cukup panjang mempengaruhi produktivitas hasil pertanian di Kecamatan Kindang, selain memperlancar pengangkutan barang/alat pertanian berefek juga pada interaksi masyarakat yang lebih luas.

D. Analisis Kondisi Sektor Pertanian

Kabupaten Bulukumba memiliki pendapatan yang sebagian besar dari hasil pertaniannya yang memiliki beberapa Kecamatan yang berpotensi Pertanian salah satunya adalah Kecamatan Kindang. Kondisi ekonomi masyarakat dipengaruhi oleh usaha tani yang dihasilkan oleh para petani dan masyarakat lainnya, serta nilai jual dari hasil-hasil pertanian tersebut. Produksi yang dihasilkan sangat dipengaruhi oleh PDRB menurut lapangan usaha pertanian lima tahun terakhir memperlihatkan kecenderungan yang keadaannya membaik, dari itu dapat dilihat dari tahun ketahun mengalami peningkatan dimana pada tahun 2009 PDRB pertanian Kabupaten Bulukumba telah mencapai 1 382 858,67, bila dibandingkan PDRB tahun 2008 hanya sebesar 1 173 974,66.

Sektor ekonomi di Kabupaten Bulukumba masih mendominasi sektor perekonomian. Kontribusi sektor pertanian terhadap total PDRB Kabupaten sangat berpengaruh. Tingginya kontribusi pertanian tersebut ditunjang oleh sektor tanaman pangan. Hal ini menunjukkan bahwa sektor pertanian tanaman pangan sangat menunjang dalam bidang ekonomi Kabupaten Bulukumba. Tanaman pangan yang ada di Kecamatan Kindang berpotensi untuk dikembangkan, dengan pengolahan yang bagus lagi hasil-hasil pertanian tanaman pangan mampu menembus pasar untuk bersaing baik dari segi kualitas.

E. Kajian Islam Tentang Transportasi Pedesaan Terhadap Peningkatan Hasil Produksi Pertanian

Transportasi merupakan urat nadi pembangunan suatu wilayah, dengan transportasi yang selalu tersedia maka berefek pada aktivitas masyarakat yang lancar, tidak terkecuali pada daerah pedesaan, selain perkotaan yang membutuhkan transportasi yang lancar, pedesaanpun membutuhkan transportasi dalam menunjang aktivitas masyarakat setempat, baik dalam perjalanan keluar wilayah Desa/Kecamatan maupun dalam aktivitas pertaniannya, untuk pengangkutan hasil-hasil pertanian yang telah di produksi.

Dalam pengangkutan hasil-hasil pertanian terkadang menggunakan sarana sederhana seperti hewan yang sering terlihat di Desa-Desa, Al Qur'an dengan tegas menegaskan pentingnya transportasi, walaupun

dengan sarana sederhana, yaitu menggunakan hewan tunggangan. Allah Swt berfirman:

وَمِنَ الْأَنْعَامِ حَمُولَةً وَفَرْشًا ۚ كُلُوا مِمَّا رَزَقَكُمُ اللَّهُ وَلَا تَتَّبِعُوا
خُطُوَاتِ الشَّيْطَانِ ۚ إِنَّهُ لَكُمْ عَدُوٌّ مُّبِينٌ

Terjemahan: Dan di antara binatang ternak itu ada yang dijadikan untuk pengangkutan dan ada yang untuk disembelih. Makanlah dari rezki yang telah diberikan Allah kepadamu, dan janganlah kamu mengikuti langkah-langkah syaitan. Sesungguhnya syaitan itu musuh yang nyata bagimu.

Dengan ayat ini Allah menerangkan bahwa Dia menciptakan pula untuk hamba-Nya binatang ternak, di antaranya ada yang besar dan panjang kakinya, dapat dimakan dagingnya, dapat pula dijadikan kendaraan untuk membawa mereka ke tempat yang mereka tuju, dan dapat pula mengangkut barang-barang keperluan dan barang-barang perniagaan mereka dari suatu tempat ke tempat lain. Ada pula di antara binatang-binatang itu yang kecil tubuhnya dan pendek kakinya untuk dimakan dagingnya, ditenun bulunya menjadi pakaian dan diambil kulitnya menjadi tikar atau alas kaki dan sebagainya. Dengan demikian dapat dipahami bagaimana kasih sayang Allah kepada hamba-Nya. Dia melengkapi segala kebutuhan manusia dengan tanaman dan binatang bahkan

menjadikan segala apa yang di langit dan di bumi untuk kepentingan makhluk-Nya.³⁹

Dengan demikian, Al-Qur'an mengajarkan manusia untuk memanfaatkan hewan seoptimal mungkin baik dimanfaatkan dagingnya sebagai konsumsi, maupun manfaat lainnya. Selain manfaat itu, hewan ternak seperti kuda, sapi dan unta juga dapat digunakan untuk pengangkutan barang kebutuhan manusia. Hewan ternak dapat dikendarai (ditunggangi) jika hendak menempuh perjalanan jauh. Kebiasaan manusia yang suka bepergian ini dijelaskan oleh Allah Swt dalam Al-Qur'an:⁴⁰

إِلَيْهِمْ رِحْلَةَ الْشِّتَاءِ وَالصَّيْفِ ﴿٢﴾

Terjemahan:” (Yaitu) kebiasaan mereka bepergian pada musim dingin dan musim panas.” (Quraissy 2).

Selain sarana angkutan yang dapat menunjang jalannya transportasi, maka jalan merupakan sarana sarana yang urgen karena memudahkan mobilitas dan penyebarang barang, kendaraan dan orang serta unsur-unsur produksi dan sebagai sarana yang menghubungkan anrata pasar dan menjadi tempat peredaran hasil produksi pertanian.

Umar sangat memperhatikan urgensi jalan, baik jalan darat maupun jalan sungai, dimana Umar menunjuk orang-orang yang bertanggung jawab dalam urusan ini. Sebagaimana Umar juga

³⁹Departemen Agama, *Tafsir Al-Babun Nuzul dan Terjemahannya* (Jakarta:DEPAG,2006)

⁴⁰ Drs. Dyayadi, MT. *Tata Kota Menurut Islam* (Bandung: Khalifa Pustaka Al-Kautsar grup).

mensyaratkan kepada Allah dzimmah agar ikut andil dalam perbaikan jalan dan pembanguna jembatan.

Beberapa referensi menyebutkan tentang perhatian Umar dalam mempermudah transportasi laut antara Hijaz dan Mesir. Diantara ucapannya dalam hal tersebut, “ sungguh jika masih hidup,niscaya aku akan membawakan kepada penduduk Madinah makanan dari Mesir hingga aku meletakkannya di Al-Jar”. Untuk melaksanakan kegiatan ini, umar memerintakan Gubernurnya di Mesir, Amr bin Al-Ash untuk menggali terusan yang menghubungkan laut Merah dan sungai Nil yang pelaksanaanya selesai dalam satu tahun, sehingga kapal dapat berlabuh di Al-Jar, dan Umar melakukan kunjungan ke pelabuhan tersebut. Bahkan Umar memerintahkan membangun gudang disana yang disebut Dar Ar-Rizqi untuk menyiapkan makanan dan hal-hal lain yang datang dari mesir, dan menunjuk Sa'd Al-Jari sebagai penanggung jawab pelabuhan al-jar dan gudang logstik.

1. Meningkatkan Kesejahteraan Umat

Dalam sebuah hadis yang diriwayatkan Rifa'ah bin Rafi' dijelaskan bahwa Nabi Swt ditanya,”Mata Pencaharian Apakah yang Terbaik?,” beliau menjawab,” seseorang bekerja dengan tangannya sendiri dan setiap jual beli yang bersih.”(HR Al-Bazzar dan disahkan oleh Al-Hakim.

Hadist diatas menyatakan pengakuan akan adanya naluri manusia untuk bekerja memenuhi kebutuhan hidupnya. Namun yang ditanya orang ini kepada Rasulullah Sawadalah manakah mata pencaharian yang lebih halal dan berkah?

Nabi menyebutkan bekerja dengan tangan sendiri lebih dahulu daripada jual beli bersih atau berdagang dengan jujur. Hal ini menunjukkan bahwa bekerja dengan tangan sendiri lebih utama. Ini disebutkan juga dalam hadist yang diriwayatkan Al-Buhari. Hadist ini juga menunjukkan tentang kelebihan dari jual beli yang bersih/jujur.

Para ulama berbeda pendapat mengenai hal ini, yakni manakah mata pencaharian yang paling baik itu. Al-Mawardi mengatakan, “Mata Pencaharian yang pokok itu adalah pertanian, perdagangan dan kerajinan tangan.” Dia berkata “Menurut Mahzab Syafi’i mata pencaharian yang paling baik adalah perdagangan,” tetapi sambungnya, yang paling kuat menurut saya pribadi ialah bahwa mata pencaharian yang paling baik itu adalah pertanian, karena ia lebih mendekatkan dari kepada sifat tawakkal.” ia beralasan dengan hadist Al-Buhari dari Muqdam bahwa nabi Saw bersabda,

“Tidaklah seseorang memakan makanan lebih baik daripada hasil kerja tangannya sendiri. Dan sesungguhnya Nabi Dawud adalah beliau makan dari hasil kerjanya sendiri.” (HR. Al-Buhari).

Imam Nawawi berpendapat, ‘mata pencaharian yang paling baik adalah dari kerja tangannya sendiri. Dan pertanian itu adalah pencarian yang lebih baik. Karena disamping kerja tangannya sendiri mengandung sifat tawakkal, juga karena ia berguna bagi manusia lain, hewan dan burung. Dari pendapat-pendapat ulama tersebut, jelaslah mata pencaharian bertani dan berdagang adalah dua mata pencaharian yang dibolehkan oleh Islam, selain kerajinan tangan seperti *home industry* dan sebagainya. Kehalalan berdagang juga ditegaskan oleh Allah SWT dalam Al-Qur’an,

الَّذِينَ يَأْكُلُونَ الرِّبَا لَا يَقُومُونَ إِلَّا كَمَا يَقُومُ الَّذِي يَتَخَبَّطُهُ الشَّيْطَانُ مِنَ الْمَسِّ ذَلِكَ بِأَنَّهُمْ قَالُوا إِنَّمَا الْبَيْعُ مِثْلُ الرِّبَا وَأَحَلَّ اللَّهُ الْبَيْعَ وَحَرَّمَ الرِّبَا فَمَنْ جَاءَهُ مَوْعِظَةٌ مِنْ رَبِّهِ فَانْتَهَى فَلَهُ مَا سَلَفَ وَأَمْرُهُ إِلَى اللَّهِ وَمَنْ عَادَ فَأُولَٰئِكَ أَصْحَابُ النَّارِ هُمْ فِيهَا خَالِدُونَ



Terjemahnya : “ Orang-orang yang makan (mengambil) riba[174] tidak dapat berdiri melainkan seperti berdirinya orang yang kemasukan syaitan lantaran (tekanan) penyakit gila[175]. keadaan mereka yang demikian itu, adalah disebabkan mereka Berkata (berpendapat), Sesungguhnya jual beli itu sama dengan riba, padahal Allah Telah menghalalkan jual beli dan mengharamkan riba. orang-orang yang Telah sampai kepadanya larangan dari Tuhannya, lalu terus berhenti (dari mengambil riba), Maka baginya apa yang Telah diambilnya dahulu[176] (sebelum datang larangan); dan urusannya (terserah) kepada Allah. orang yang kembali (mengambil riba), Maka orang itu adalah penghuni-penghuni neraka; mereka kekal di dalamnya.” (Al Baqarah:275)⁴¹

⁴¹ Departemen Agama, *Al-Quran dan Terjemahannya* (Jakarta:DEPAG,2006).

Pada abad modern saat ini yang mana dikota-kota besar tidak terdapat lagi lahan-lahan pertanian yang luas, yang ada adalah justru hutan-hutan beton (gedung-gedung pencakar langit), maka kegiatan jasa dan perdagangan menjadi pilihan demikian pula kegiatan industri manufaktur. Sehingga kegiatan perdagangan identik sebagai ciri kota sedangkan di desa-desa yang masih terdapat lahan-lahan pertanian yang cukup luas baik sawah, ladang, dan kebun maka mata pencaharian mayoritas penduduk desa adalah bekerja sebagai petani atau bercocok tanam.

Memang dikota terdapat teknologi perkebunan hemat lahan yang dikenal sebagai hidroponik, namun hidroponik hanya dapat untuk tanaman tertentu. Karena itulah tanaman palawija dan tanaman keras lainnya diperlukan lahan pertanian atau perkebunan yang luas. Dengan demikian Desa menjadi pemasok kebutuhan masyarakat Kota seperti sayur-sayuran, palawija, buah-buahan, beras dan sebagainya.

Dalam beberapa riwayat ketika Rasulullah Saw berada di Madinah, para sahabat ada yang berdagang dan adapula yang bertani, hal ini dapat dilakukan karena saat itu di Madinah lahan-lahan pertanian dan perkebunan masih tersedia dan cukup luas.

2. Pentingnya Kegiatan Pertanian

Manusia berbeda dengan makhluk hidup lainnya seperti tumbuh-tumbuhan yang melalui daunnya (fotosintesis) dapat memproduksi

kebutuhan bahan makanan. Tetapi manusia harus menanam segala tanaman untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Manusia harus menanam mulai dari palawija seperti padi, gandum, jagung dan kacang-kacangan hingga buah-buahan serta tanaman-tanaman untuk obat dan bumbu dapur. Dengan demikian pertanian dan perkebunan sangat penting dalam aktivitas hidup manusia modern.

Seiring pertumbuhan jumlah penduduk dengan kemajuan teknologi pertanian, maka modernisasi di bidang pertanian, menuntut manusia untuk memproduksi sebanyak-banyaknya dengan kuantitas dan kualitas produksi pertanian sesuai dengan kebutuhan. Sebab makanan manusia sehari-hari tidak terlepas dari kegiatan pertanian mulai dari gandum, padi sayur-sayuran, dan buah-buahan. Manusia setiap hari harus memproduksi yang dilakukan oleh bidang pertanian, yang kemudian dikonsumsi pula oleh manusia.

Kegiatan pertanian di zaman Rasulullah Saw sudah dilakukan oleh para sahabat baik kaum Anshar maupun Muhajirin yang hijrah ke Madinah. Adapun mereka yang ketika di Madinah melakukan pertanian diantaranya adalah Abu Bakar, Umar, Ali Bin Abi Thalib, dan lain-lainnya. Keluarga mereka terjun kedalam pertanian. Menggarap tanah milik orang-orang Anshar bersama-sama pemiliknya. Tetapi selain mereka adapula yang harus menghadapi kesulitan dan kesukaran hidup. Sungguhpun begitu, mereka itu tidak mau hidup menjadi beban orang lain. Mereka pun membanting tulang bekerja keras, dan dalam bekerja itu

mereka merasakan adanya ketenangan batin, yang selama di Makkah tidak pernah mereka rasakan dan nikmati.

Disamping itu ada lagi golongan orang-orang Arab yang datang ke Madinah dan menyatakan masuk Islam, dalam keadaan miskin dan serba kekurangan, sampai-sampai ada diantara mereka ada yang tidak punya tempat tinggal. Bagi mereka ini, oleh Muhammad SAW disediakan tempat di selangsar mesjid yaitu shuffa (bagian mesjid yang beratap) sebagai tempat tinggal. Oleh karena itu diberi nama Ahlu Shuffa (penghuni shuffa). Belanja mereka diberikan dari harta kaum muslimin, baik dari kalangan Muhajirin maupun Anshar yang berkecukupan.

Di Indonesia, dalam upaya mewujudkan kemandirian pangan dari dalam negeri sendiri. Karena itulah, peran petani sangat penting untuk diperhatikan dan diberdayakan, karena petani inilah sebenarnya pelaku utama yang menanam, memelihara, memanen, dan menghasilkan padi (beras). Selanjutnya beras yang dihasilkan petani didistribusikan dan dipasarkan ke berbagai wilayah, yang akhirnya tersaji dalam bentuk nasi yang siap dihidangkan bagi rumah tangga di perkotaan sampai ke pelosok-pelosok pedesaan.

Mengingat pentingnya peran petani dalam memproduksi pangan (gabah), maka pemerintah harus mengairahkan kegiatan pertanian yang menguntungkan serta dapat memberikan pendapatan yang memadai, sehingga tingkat kesejahteraan petani dan keluarganya dapat diperbaiki.

Sudah waktunya pemerintah untuk memperhatikan petani dengan melihat fasilitas sarana dan prasarana yang digunakan dan mendistribusikan pupuk, modernisasikan pertanian, serta mengembangkan lahan-lahan pertanian serta mencegah alih fungsi lahan





UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN
M A K A S S A R

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil analisis dan pembahasan untuk menjawab rumusan masalah dari penelitian ini maka dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Kecamatan Kindang kaya akan hasil pertanian salah satunya adalah tanaman pangan seperti padi, jagung, ubi kayu, ubi jalar, dan kacang tanah yang tiap tahun tingkat produksinya meningkat.
2. Dari beberapa variabel yang diteliti pengaruh peran transportasi terhadap peningkatan hasil pertanian di Kecamatan Kindang adalah kebutuhan barang/alat pertanian, tarif pengangkutan dan nilai lahan sedangkan variable dengan tingkat pengaruh yang rendah adalah kondisi jana dan nilai/harga produksi.
3. Pengaruh peran transportasi di Kecamatan Kindang dari keseluruhan variable yang diteliti dinilai sedang, karena sebagian wilayah belum mampu dijangkau oleh alat transportasi modern karena kondisi jalan yang tidak dapat dilalui oleh kendaraan sehingga masyarakat menggunakan transportasi pedesaan berupa hewan (kuda).
4. Adanya peningkatan produksi pertanian yang ada di Kecamatan Kindang ditandai dengan hasil surplus dan defisitnya, yang mampu menyuplai daerah sekitarnya berupa beras, jagung, kacang tanah, ubi katu dan ubi jalar.

B. Saran

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan serta kesimpulan, maka penelitian ini merekomendasikan beberapa hal sebagai saran dalam rangka peningkatan hasil produksi pertanian di wilayah penelitian kami, yaitu:

1. Untuk Pemerintah daerah Kabupaten Bulukumba dan Kecamatan Kindang, agar kiranya memperhatikan ketersediaan sarana dan prasarana khususnya pada kondisi jalan tanah yang dapat menghambat kegiatan pertanian di Kecamatan Kindang.
2. Kiranya mengembangkan sistem transportasi yang dibutuhkan dalam peningkatan hasil pertanian agar potensi yang ada di Kecamatan Kindang dapat dipasarkan secara luas.
3. Perlu adanya kerjasama yang baik antara pemerintah dan masyarakat dalam pembangunan dan pemeliharaan prasarana dan sarana yang ada di Kecamatan Kindang.
4. Masukan bagi peneliti selanjutnya, karena dalam penelitian ini masih ada variable yang tidak dikaji, peneliti ini hanya mengkaji berdasarkan sumber data yang ada sehingga sangat diharapkan peneliti selanjutnya mampu menganalisis variable-variabel lainnya agar penelitian ini bias menjadi pengetahuan bagi seluruh masyarakat maupun pemerintah.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. *Membangun Desa Partisipatif*. Jogjakarta: Graha Ilmu, 2006.
- Ayi Budi Santoso, “Faktor-faktor Produksi”, h. 24. [http://file.upi.edu/ai.php?dir=Direktori/B%20%FPIPS/JUR.%20PEND.%20SEJARAH/196303111989011%20%20AYI%20BUDI%20SANTOA/faktor-faktor % 20 produksi / & amp;file= III. pdf](http://file.upi.edu/ai.php?dir=Direktori/B%20%FPIPS/JUR.%20PEND.%20SEJARAH/196303111989011%20%20AYI%20BUDI%20SANTOA/faktor-faktor%20produksi/&file=III.pdf).(2004)
- Depertemen Agama. *Al-Quran dan Terjemahannya*. Jakarta: DEPAG, 2006.
- Giyarsih S. Ramli. “*Pengertian transportasi*,” [http://www.foxitsoftware.com/pdf/pengertian transportasi /pe into.php](http://www.foxitsoftware.com/pdf/pengertian%20transportasi%20pe%20into.php) (27 Februari 2011)
- Gassing Abdul. Qadir. *Fiqh Lingkungan: Telaah Kritis Tentang Penerapan Hukum Taklifi dalam Pengelolaan Lingkunganb Hidup*.” Pidato Pengukuhan Guru Besar Makassar: UIN Alauddin, 8 februari 2005.
- Jotin K. & Lall K.B. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi. Jilid 1*. (Penerbit: Erlangga 2002) h. 1
- Kamaluddin Rusli. H. *Ekonomi transportasi*. Penerbit Ghalia Indonesia Jakarta. 2003
- Lembaga Pengabdian Kepada Masyarakat. *Perencanaan Transportasi*. Bandung, Desember 1996.
- Nasution . M. 2004, *Manajemen Transportasi*. Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta
- Surur.M.Bunyanun. *Reszi Menurut Konsep Al-Qur'an*. (Cet.I. Jakarta: Yayasan Al-Firdaus,2007), h.68
- Simbolon M. . 2003, *Ekonomi Transportasi*. Penerbit Ghalia Indonesia
- Sugiyono,. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualiatatif dan R & D*. Penerbit Alfabeta, Jakarta. 2006
- Suharto. *Membangun Masyarakat dan memberdayakan masyarakat*. Bandung: Cet I Refika Admitama, 2006

Tiro. M. Arif. *Dasar-dasar Statistika*. Penerbit State University of Makassar Press, Makassar.1999

Winarno.Nusdin, “Analisis Pengembangan Lahan Permukiman Kota ditinjau dari Aspek Fisik Lahan” (Sripsi Sarjana, Fakultas Teknik Universitas 45, Makassar, (2007), h. 48

Yayasan Penyelenggara Penerjemaha/penafsiran Al-Quran, h.743

Zakki. Kurniawan. *Transportasi dan Aksesibilitas Pedesaan*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 2002).

_____. *Pengantar Sosiologi Pedesaan dan Pertanian*. Penerbit Gadjah Mada University Press, Yogyakarta. 2004

<http://www.foxitsoftware.com/pdf/pengertian transportasi /pe into.php> (27 september 2010)

